

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

RAFAEL ESPINOZA GOMES ROSEIRA ANDRÉ

**O CANAL CAMPOS-MACAÉ COMO EXPRESSÃO DA
CONSTITUIÇÃO TÉCNICO-CIENTÍFICA DA CONFIGURAÇÃO
TERRITORIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ.**

VITÓRIA

2015

RAFAEL ESPINOZA GOMES ROSEIRA ANDRÉ

**O CANAL CAMPOS-MACAÉ COMO EXPRESSÃO DA
CONSTITUIÇÃO TÉCNICO-CIENTÍFICA DA CONFIGURAÇÃO
TERRITORIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ.**

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Geografia da
Universidade Federal do Espírito Santo
como requisito para a obtenção do título
de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Luis Carlos Tosta
dos Reis

VITÓRIA

2015

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES,
Brasil)

A555c André, Rafael Espinoza Gomes Roseira, 1989-
O canal Campos-Macaé como expressão da constituição
técnico-científica da configuração territorial de Campos dos
Goytacazes/RJ / Rafael Espinoza Gomes Roseira André. –
2015.
105 f. : il.

Orientador: Luis Carlos Tosta dos Reis.
Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade
Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e
Naturais.

1. Espaço em geografia. 2. Hidrovias. 3. Canais. 4.
Canal Macaé-Campos (RJ). I. Reis, Luís Carlos Tosta dos.
II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de
Ciências Humanas e Naturais. III. Título.

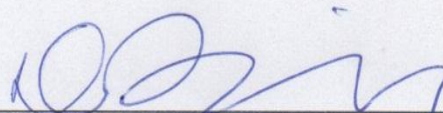
CDU: 91

“O CANAL CAMPOS-MACAÉ COMO EXPRESSÃO DA CONSTITUIÇÃO TÉCNICO-CIENTÍFICA DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ.”

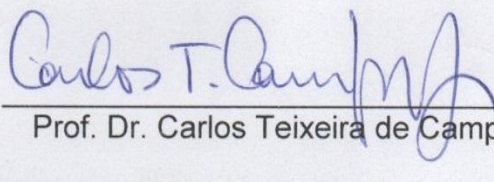
RAFAEL ESPINOZA GOMES ROSEIRA ANDRÉ

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

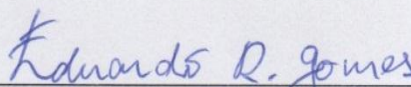
Aprovada em 11 de dezembro de 2015.



Prof. Dr. Luis Carlos Tosta dos Reis – Orientador – UFES



Prof. Dr. Carlos Teixeira de Campos Jr. – UFES



Prof. Dr. Eduardo Rodrigues Gomes – IFES de Piúma/ES

À família e amigos

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pela existência, e por ter conferido a mim a oportunidade de gozar de uma educação de qualidade.

Ao meu orientador Luis Carlos Tosta, que se tornou decisivo durante o processo de construção do trabalho, fosse em relação às discussões teóricas ou assuntos adjacentes.

Agradeço à Universidade Federal do Espírito Santo, e a todos os professores do departamento com os quais eu tive contato, por ofertar com qualidade a estrutura e educação pretendida. Também à Capes, que forneceu auxílio financeiro que tornaram possível a minha mudança de ares nesta etapa da minha vida.

Aos meu pais, que incondicionalmente me apoiaram e apoiam em todos os momentos da minha vida, sobretudo este, fosse materialmente ou imaterialmente, com amor e carinho. Aos meus irmãos Livia e Bernardo, companheiros inseparáveis que me ampararam nos momentos mais necessários.

Aos professores e amigos do Instituto Federal Fluminense, onde iniciei os passos da vida acadêmica no curso de Licenciatura em Geografia, em especial os queridos prof. José Augusto e ao companheiro Gilcélio, com os quais tive a honra de trabalhar durante a graduação. Não poderia deixar de mencionar o caro amigo Matheus Pepe, que teve profunda colaboração durante este processo, e concomitantemente cursava também o mestrado na Universidade Federal Fluminense; as discussões teóricas foram de grande valia.

Agradeço também aos amigos que fiz na UFES, sobretudo Rafael Monteiro, que também foi um colaborador de discussão sobre meu trabalho, além dos caros amigos Everton Bregonci, Lucas Sangi e Thiago Perciano (amigo de longa data, desde os tempos de Bom Jesus), com os quais tive a oportunidade de dividir um pouco da minha vida enquanto dividimos a mesma casa.

*“Em tempos de tempestade, diversas adversidades
Eu me equilíbrio e requebro
Nos bom momentos da vida, e nos maus tempos da vida
Eu envergo mas não quebro”
(Lenine)*

RESUMO

O presente trabalho visa problematizar a construção do canal Campos-Macaé situado na região Norte Fluminense do estado do Rio de Janeiro, abordando os fatores responsáveis pela sua instalação sob a ótica da produção capitalista.

Para tanto, adota-se a perspectiva teórica abordada em parte da extensa obra de Milton Santos, pois auxilia na assimilação da Técnica para a análise e interpretação da produção espacial. Pretende-se compreender de que maneira o processo de materialização do canal Campos-Macaé se apresenta como um elemento da constituição técnico-científica da configuração territorial de Campos dos Goytacazes, em função do processo de modernização que passava a região, o estado e a nação.

Nesta perspectiva o trabalho visa auxiliar no entendimento de como se deu o processo de refuncionalização do uso original do canal como hidrovia, sob controle da oligarquia rural campista e regional, se voltando para outros usos como canal de drenagem e elemento paisagístico, buscando compreender a sua relação através do tempo com a sociedade local e regional.

ABSTRACT

This paper aims to discuss the construction of Campos- Macae channel located in the Norte Fluminense region of the state of Rio de Janeiro, addressing the factors responsible for its installation from the standpoint of capitalist production.

To this end, we adopt the theoretical perspective addressed in part of the extensive work of Milton Santos, as it assists in the assimilation of technology for the analysis and interpretation of spatial production. The aim is to understand how the materialization process of Campos-Macae channel is presented as an element of technical and scientific establishment of the territorial configuration of Campos dos Goytacazes, due to the modernization process happening in the region, the state and the nation.

In this perspective the work aims to assist in the understanding of how to set the refunctionalization process of the original use of the canal as a waterway, under control of the campista and regional rural oligarchy, turning to other uses such as drainage channel and landscape element, seeking to understand their relationship over time with the local and regional society.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Engenho Central de Quissamã	44
Figura 02 - Mapa contendo o Canal Campos-Macaé	59
Figura 03 - Planta definida do canal Campos-Macaé	64
Figura 04 - Contratos de Construção do canal Campos-Macaé 1845-1850	65
Figura 05 - Imagem de trabalhadores na escavação do Canal Campos-Macaé	67
Figura 06 – Estrada de Ferro Carangola, 1875.....	70
Figura 07 - Ação do canal Campos/Macaé quando o mesmo ainda era navegável e onde passava barco a vapor.....	71
Figura 08 - Escoamento de cana de açúcar na rede ferroviária da baixada campista.....	73
Figura 09 - Canal Campos-Macaé em trecho urbano da cidade de Campos dos Goytacazes.....	77
Figura 10 - Destaque para um ipê na margem do canal	79
Figura 11 - Parque Alberto Sampaio: Detalhe para o canal, no canto direito da imagem, já modificado por estruturas de concreto.....	80
Figura 12 - Localização do trecho de aproximadamente 600m encoberto na área urbana de Campos.....	81
Figura 13 - Trecho urbano do canal Campos-Macaé, no município de Campos dos Goytacazes.....	82
Figura 14 - Visão parcial da placa referente às obras de reurbanização do canal Campos-Macaé.....	83
Figura 15 - Canal Campos-Macaé, após a reforma realizada pela atual gestão municipal	84
Figura 16 - Despejo de esgoto domiciliar no trecho urbano campista do canal Campos-Macaé.....	88
Figura 17 - Sistema de bombeamento das águas do rio Paraíba do sul para o canal Campos-Macaé	89
Figura 18 - Passeio em pequenas embarcações no trecho do canal Campos-Macaé em Quissamã	90

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 - Região Norte Fluminense com destaque para a cidade de Campos.....	38
Mapa 02 - Indicação do ponto de abertura e término do canal Campos-Macaé	54

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. TÉCNICA, ESPAÇO E TEMPO: APRESENTAÇÃO DA BASE TEÓRICO-METODOLÓGICA.....	15
2.1 A TÉCNICA NO ESPAÇO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO	18
2.1.1 Os Sistemas de Objetos e os Sistemas de Ação.....	23
2.3 CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL	27
2.4 A PAISAGEM COMO O TEMPO CRISTALIZADO NO ESPAÇO	30
2.5 FORMA, FUNÇÃO, PROCESSO E ESTRUTURA	33
2.6 RUGOSIDADES	35
3. A CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES: PROBLEMÁTICA EM TORNO DA ÁREA DE ESTUDO.....	38
3.1 BREVE APRECIÇÃO.....	39
3.2 O NORTE FLUMINENSE ENQUANTO MEIO NATURAL: O PERÍODO PRÉ-CABRALINO	40
3.3 A GÊNESE DO MEIO TÉCNICO NA REGIÃO NORTE FLUMINENSE	42
3.4 ELEMENTOS DE MODERNIZAÇÃO DO TERRITÓRIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES NO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL.....	49
3.5 O CANAL CAMPOS-MACAÉ NO CONTEXTO DA PRODUÇÃO NA REGIÃO NORTE FLUMINENSE.....	53
4. O PAPEL DO CANAL CAMPOS-MACAÉ PARA A FORMAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DO NORTE FLUMINENSE: EM BUSCA DE UMA ANÁLISE.....	60
4.1 O CANAL CAMPOS-MACAÉ COMO LEGITIMAÇÃO DO DISCURSO DESENVOLVIMENTISTA DO ESTADO	60
4.2 ATORES RESPONSÁVEIS PELA CONSTRUÇÃO DO CANAL	64
4.3 OBSOLESCÊNCIA DO CANAL CAMPOS-MACAÉ: A CHEGADA DA FERROVIA	68
4.4 REFUNCIONALIZAÇÃO E (RE) SIGNIFICAÇÃO DO CANAL CAMPOS-MACAÉ.....	74
4.5 SITUAÇÃO ATUAL	79
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	96
7. ANEXOS	102

INTRODUÇÃO

O presente trabalho discute o significado da construção do canal Campos-Macaé, considerada a maior obra de engenharia do Brasil no século XIX cortando os municípios de Campos dos Goytacazes, Quissamã, Carapebus e Macaé, como a expressão do processo de constituição técnico científica da configuração territorial do Norte Fluminense, sobretudo a cidade de Campos dos Goytacazes, que sempre se apresentou como o município com maior relevância para a região, desde os tempos imperiais.

A pesquisa propõe discutir, sobretudo, a forma como este objeto se enquadra para a história da região, buscando investigar a sua existência, em função do processo de modernização do território nacional ocorrido em meados do século XIX, contexto em que o Brasil começaria a se definir na divisão internacional do trabalho, em busca da internacionalização de seus mercados. A região Norte Fluminense, em relação ao restante do país, tinha na agricultura o seu principal pilar econômico, e a produção de cana de açúcar era a sua atividade de maior importância. Dessa forma, o presente estudo não propõe uma análise apenas do conteúdo técnico ou funcional do canal Campos-Macaé, mas busca, a partir de um arcabouço teórico, compreender o papel da referida obra para o processo de constituição e modernização do território do Norte Fluminense.

Boa parte do espaço das cidades de Campos dos Goytacazes, Quissamã, Carapebus e Macaé, surgiu a partir da instalação do canal Campos-Macaé, que foi incorporado à paisagem se tornando um elemento de identificação territorial regional, e apontando, naquele momento, um dos possíveis usos do território. Inicialmente pensado para o tráfego de pessoas e mercadorias, o canal foi aos poucos perdendo sua função original, sobremaneira após a construção de uma rede ferroviária no Norte Fluminense. Como exposto anteriormente o canal foi considerado uma das maiores obras da engenharia civil nacional no século XIX, e atualmente é considerado a segunda maior hidrovia artificial do planeta, ficando atrás somente do Canal de Suez. À época de sua construção, era considerado motivo de orgulho nacional.

A idealização do canal, e sua respectiva construção, se apresentavam como a solução possível para escoar a produção agrícola da região, que passava por um processo intenso

de modernização, com a instalação de diversas engenhocas, e posteriormente de engenhos a vapor. Com a construção do canal Campos-Macaé, o território regional estaria conectado, pelas propriedades rurais, atraindo novos investimentos para a indústria açucareira, reforçando ainda mais a importância desta atividade para o contexto regional da época.

Sob esta breve perspectiva, este estudo tem como objetivo central investigar o papel da construção do canal Campos-Macaé, enquanto objeto técnico, na produção do espaço da Região Norte Fluminense, sobremaneira a cidade de Campos dos Goytacazes, de modo a contribuir para o entendimento do significado do canal para a área em que se encontra instalado; além de indicar a sua existência como elemento de caráter técnico do território; e buscaremos responder também, algumas questões que consideramos de notada importância tais como: Qual o significado do canal como expressão da tecnicização do território desde sua gênese até o momento atual? Quais as principais transformações que o canal Campos-Macaé sofreu no tempo decorrente de sua utilização? Qual o significado da produção da configuração territorial do Norte Fluminense em relação ao seu conteúdo técnico-científico?

Para tal esforço analítico, e buscando delinear a discussão apresentada, no plano teórico, buscaremos caminhar com a discussão na direção de um entendimento dentro da pesquisa geográfica, que põe em perspectiva a problemática acerca da relação entre Técnica e Produção Espacial. De forma mais específica, deixamos aqui exposta a nossa opção metodológica via Interlocação com a obra de Milton Santos, sobretudo por sua contribuição epistemológica em relação ao papel da técnica para análise e compreensão da produção do Espaço Geográfico. Sua obra é reconhecidamente importante dentro da comunidade geográfica, apresentando-se diversas vezes, como a principal matriz teórico-metodológica em estudos de caso que visam discutir o paradigma técnico do território e sua relação com o espectro social. A opção por balizar o trabalho a partir da obra de Milton Santos, não nos distancia da possibilidade de diálogo com outros autores da Geografia ou de disciplinas que possam nos auxiliar em nossa análise. Basear-nos em sua obra, significa nos aproximar da constatação de que ele oferece um direcionamento metodológico que nos permite estabelecer a relação do canal Campos-Macaé enquanto obra de engenharia, e também como objeto técnico-científico da configuração territorial do Norte Fluminense.

A pesquisa apresentar-se-á, segundo nossa intenção inicial, em quatro capítulos, entre os quais, o primeiro capítulo é dedicado à discussão da base teórico conceitual que orientará a pesquisa, que terá no segundo capítulo a discussão sobre o contexto da problemática relacionada à área de estudo proposta, desenvolvendo uma caracterização da mesma, que indique a importância da criação do canal para a região Norte Fluminense, como foi brevemente colocado anteriormente. No terceiro capítulo buscaremos fazer uma análise sobre a construção do canal Campos-Macaé, o contexto que circunda a sua construção, e o seu papel como elemento de modernização do território regional, em relação às tendências nacionais de modernização da agricultura, e das atividades que estavam direta ou indiretamente ligadas a ela. O quarto Capítulo se apresentaria como as considerações finais do trabalho, que terá como principal função, apresentar sinteticamente os principais resultados oriundos da pesquisa.

2. TÉCNICA, ESPAÇO E TEMPO: APRESENTAÇÃO DA BASE TEÓRICO-METODOLÓGICA.

“[...] a Geografia se interessou mais pela forma das coisas que pela sua formação. Seu domínio não era o das dinâmicas sociais que criaram e transformaram as formas, mas os das coisas já cristalizadas, imagem invertida que impede de apreender a realidade se não se faz intervir a História. Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial.” (SANTOS, 1982, p. 9)

Nos estudos geográficos nota-se uma crescente valorização nas relações homem-meio ou sociedade-natureza. Em que pese esse tenha sido o grande método da geografia no período clássico, autores contemporâneos como Ruy Moreira (1985) tem ratificado a necessidade dos estudos geográficos serem balizados por tal relação.

Ao longo da história, o Homem modificou e usou o meio buscando seu caráter funcional, como ensina Santos, instalando próteses no território. A relação do homem com a natureza se dá principalmente por meio da técnica (SANTOS 1999). Não nos faltam exemplos, que vão desde os terraços Incas onde era possível desenvolver a agricultura nos degraus, nas costas de montanhas, passando pelos diques holandeses, construídos com o objetivo de proteger o território do avanço das águas oceânicas, chegando a aeroportos instalados sobre superfícies líquidas, a exemplo do aterro construído para receber as instalações do aeroporto Santos Dumont na cidade do Rio de Janeiro.

A configuração da geografia como mundo circundante decorre do fato de que a existência humana é garantida pelo trabalho dos homens. Pelo seu trabalho os homens transformam a natureza em objetos para consumo e para lhes aumentar a sua capacidade de trabalho. A natureza fornece o material, que o trabalho do homem transformará nos objetos com os quais satisfará a suas necessidades variadas. (MOREIRA, 1985)

O estudo do espaço a partir de objetos técnicos se torna essencial por ser o espaço o *locus* da vida social, das relações políticas, econômicas e culturais. O espaço geográfico

tem, incorporado, uma série de objetos humanos preparados para cumprir uma função, mas significam muito mais que suas funções originais. Então, cada objeto não é mera materialidade, mas a função que o justifica, que é social. Essa funcionalidade é obtida pelo saber fazer humano, pela técnica.

A perspectiva do estudo da técnica em análises geográficas apresenta diversas incidências na história da ciência. Há, desde o período clássico, um esforço analítico nesta direção, em diversos períodos, e versados em múltiplas abordagens, tendo então a técnica um papel de destaque na formulação teórica da Geografia, como é possível observar na vasta obra de Milton Santos, que imbuiu esforços para ampliar esta discussão ao longo de seus estudos, apresentando uma discussão sistemática na relação entre o espaço geográfico e a técnica.

Sob a o ponto de vista de observarmos o andamento da reflexão teórica, em Geografia, no Brasil, Milton Santos assume papel de destaque e representatividade por sua obra se voltar em grande parte para compreensão e análise do que o autor considera o conteúdo técnico do espaço geográfico. Durante a longa trajetória do autor em seus estudos, parece ficar cada vez mais evidente a noção de técnica como fator fundamental para a compreensão da produção espacial.

Em busca de uma análise teórica que trabalharemos neste capítulo, é preciso informar a necessidade de trabalharmos com categorias, e determinadas noções conceituais, que tenham, neste momento, maior aderência em relação à problemática da pesquisa. Todavia, antes de trabalharmos mais amplamente com o quadro teórico, consideramos relevante apresentarmos uma breve apreciação do conteúdo geral que será abordado à frente.

Milton Santos em uma interpretação de um conceito essencial para a ciência geográfica, o espaço geográfico, apresenta a consideração do mesmo como um conjunto de fixos e fluxos. Os primeiros permitem a modificação dos lugares, levando-os à possibilidade de redefinição. Os fluxos se instalam nos fixos, modificando-os e se modificando simultaneamente. Fixos e fluxos possuem uma interação intrínseca, sendo os fixos de uma natureza mais artificial, e os fluxos mais numerosos e rápidos. (SANTOS, 1999)

A complexidade do conceito de espaço nos leva a uma variedade de entendimentos, e Santos o considera uma instância da sociedade, assim como considera a economia e a cultura, apresentando uma relação dialética entre o espaço e outras instâncias como as citadas anteriormente, em que permite-nos pensar o espaço como conteúdo dessas instâncias e ao mesmo tempo continente delas. (SANTOS, 1985)

Para o autor, o espaço é central na discussão em Geografia, assim como sua produção, e precisa ser compreendido a partir das relações sociais, do passado e do presente, que nele estão contidas, que possui uma formação desigual, portanto se apresentando de forma diferente pelos lugares. O espaço é social, e é reflexo da forma como o Homem se organiza em determinado momento. O espaço é produzido pelo Homem, resultado de diversas interações, e ao mesmo tempo, historicamente é o ambiente da reprodução das sociedades e do movimento de suas relações. (SANTOS, 1978)

Sendo a sociedade extremamente dinâmica, podemos indicar uma dinamicidade do espaço geográfico a partir das mudanças que o homem produz. O fenômeno técnico é, junto dos processos econômicos, culturais e políticos, uma das principais condições históricas de produção e modificação espacial, e o conteúdo técnico do espaço, pode revelar diferentes temporalidades, de acordo com os seus agentes modificadores. Segundo Santos (1999, p. 89) o conteúdo do espaço se torna cada vez mais técnico, mais artificial no bojo da evolução da divisão territorial do trabalho: “(...) *cada divisão do trabalho cria um tempo seu próprio, diferente do tempo anterior*”.

Em busca de uma breve sistematização e elucidação através da sintética reflexão que propusemos, admite-se adotar uma quantidade limitada de categorias e conceitos no direcionamento do trabalho, em sua maior parte pinçados a partir da reflexão teórica proposta por Milton Santos, admitindo diálogo com outros autores que eventualmente trabalharam com os temas propostos, que possam contribuir na orientação da organização e desenvolvimento da problemática proposta.

É neste sentido, pensando no conteúdo técnico-científico do espaço geográfico, e na sua (re)produção, como fora explanado na introdução, que podemos compreender a instalação do canal Campos-Macaé, como objeto técnico de modernização do território, e vetor de transformações sócio-espaciais sensíveis na área estudada. Para tanto,

consideramos oportuno elencar as categorias e conceitos a serem abordados a partir de aqui, a saber: i) A técnica no espaço e a produção do espaço; ii) Os sistemas de objetos e os sistemas de ações; iii) a configuração territorial; iv) A paisagem como tempo cristalizado no espaço; v) forma e função; vi) Rugosidades.

2.1 A TÉCNICA NO ESPAÇO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO

O espaço é formado de objetos técnicos. O espaço do trabalho contém técnicas que nele permanecem como autorizações para fazer isto ou aquilo, desta ou daquela forma, neste ou naquele ritmo, segundo esta ou outra sucessão. Tudo isso é tempo. O espaço distância é também modulado pelas técnicas que comandam a tipologia e a funcionalidade dos deslocamentos. O trabalho supõe o lugar, a distância supõe a extensão; o processo produtivo direto é adequado ao lugar, a circulação é adequada à extensão. Essas duas manifestações do espaço geográfico unem-se, assim, através dessas duas manifestações no uso do tempo. (SANTOS, 1999, p. 34)

A opção teórico-metodológica de usar como premissa a técnica e o progresso técnico, como produtores, formatadores e transformadores do espaço geográfico, se dá na medida em que a técnica é a maneira pela qual o Homem encontrou de se aproximar da natureza, e transformá-la. Nas palavras de Santos (1999, p.16), *“As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço”*.

Um determinado lugar expõe uma técnica, ou um conjunto delas, que vão caracterizá-lo, tornando-o particular, dotando-o de uma identidade própria. Dessa maneira, a técnica vai se constituir em um dos elementos que explicam a sociedade, e também cada um dos lugares. As técnicas se constituem de diversas maneiras no espaço, podendo se apresentar de forma isolada ou em conjunto, e elas podem se apresentar de forma sincrônica ou anacrônica, em lugares que apresentam diversidade produtiva, e se caracterizam pela sobreposição de tecnologias novas e antigas.

O Homem vê a necessidade de expandir suas possibilidades de ação e controle do espaço, e por isso através das técnicas insere próteses no território modificando o que

era natural, transformando-o em algo cada vez mais humanizado, como argumenta Santos (1994, p. 55):

No começo da história do homem, a configuração territorial é simplesmente o conjunto dos complexos naturais. À medida que a história vai fazendo-se, a configuração territorial é dada pelas obras dos homens: estradas, plantações, casas, depósitos, portos, fábricas, cidades etc; verdadeiras próteses. Cria-se uma configuração territorial que é cada vez mais o resultado de uma produção histórica e tende a uma negação da natureza natural, substituindo-a por uma natureza inteiramente humanizada.

Para melhor compreensão do que expusemos no parágrafo supracitado, faz-se necessário encararmos a técnica como um fenômeno em si, mais abrangente, de forma mais universal; do contrário estaríamos considerando apenas algumas técnicas específicas, ou seja, as técnicas de produção, como as que são empregadas na produção de bens em geral, que tem como objetivo realizar um trabalho específico, afastando-nos da noção proposta por Milton Santos, da técnica delineando técnicas específicas pelo tempo, relacionando-as ao processo de modernização. Fragmentar a noção de técnica, em processos menores, implicaria em, também com o espaço geográfico, cometermos um equívoco, e o analisarmos em partes e não em sua totalidade¹.

Refletindo a perspectiva adotada, não seria incorreto dizer que a técnica se apresenta como um recurso de análise² do espaço geográfico essencial. De acordo com Santos (1999, p. 25),

De um ponto de vista propriamente geográfico a questão se coloca de forma diferente. Devemos partir do fato de que esses diferentes sistemas técnicos formam uma situação e são uma existência num lugar dado, para tratar de entender como, a partir desse substrato, as ações humanas se realizam. A forma como se combinam sistemas técnicos de diferentes idades vai ter uma consequência sobre as formas de vida possíveis naquela área.

¹ Milton Santos chama atenção para o fato, de, sobretudo, em fins do século XX, estarmos vivendo um período ímpar em relação ao espaço geográfico, que através dos progressos da ciência e da técnica da informação, passa por um período em que podemos constatar uma realidade empírica, a partir do processo de globalização. O mundo se globaliza, portanto é factível dizer que o espaço também se globaliza, indicando um caminho para a compreensão da ideia de totalidade espacial. (SANTOS 1999)

² O estudo das técnicas se constitui em um elemento de explicação do funcionamento da sociedade no tempo e no espaço, ainda que não expliquem por si só esta dinâmica. Nas palavras de Santos necessita-se de uma sistematização no estudo da técnica para entendê-la, e relacioná-la com o movimento da sociedade (...) “para arrancar os fatos isolados da sua solidão e seu mutismo”. (SANTOS 1999)

Considerando a assertiva acima, compreender a técnica como conteúdo essencial da produção e realização do espaço geográfico, significa também dizer que é possível indicar as relações dos objetos técnicos com o território, em suas articulações provenientes de suas instalações. O entendimento da técnica se torna fundamental na apreensão da concepção das inúmeras formas de estruturação e funcionamento do território, oriundos dos diversos períodos vividos pela sociedade, testemunhando como a história se realiza a partir da apropriação, e desenvolvimento da técnica. (SANTOS, 1999)

A produção espacial a partir da técnica, sem dúvida foi um tema explorado de forma muito profunda por Milton Santos. Segundo a história da relação entre técnica e espaço, Santos divide a evolução do meio geográfico em três fases, de acordo com seu conteúdo técnico, que são: o meio natural, o meio técnico e o meio técnico-científico-informacional. Discutiremos sucintamente a evolução do meio geográfico, pois acreditamos que esta reflexão coloca em tela a aproximação teórica com o estudo de caso, permitindo-nos compreender a instalação do canal Campos-Macaé, como elemento da modernização territorial do Norte Fluminense.

Em relação ao primeiro estágio da evolução do meio geográfico, o autor considera que o Homem ainda não possuía condições satisfatórias para dominar a natureza, tendo em vista a precariedade das técnicas disponíveis neste período, em que o Homem utilizava o seu próprio corpo como agente modulador do espaço; as distâncias eram muito grandes, forçando portando as primeiras sociedades à adaptação às condições naturais existentes. (SANTOS, 2001)

Neste período de adaptação, o Homem extraía da natureza apenas o necessário para sua sobrevivência e manutenção, em função da referida carência técnica mencionada anteriormente, podendo então, a interação homem x natureza, se dar de maneira desigual pelas diferentes sociedades, de acordo com a sua adaptabilidade. Portanto, pode-se observar que as brandas interações do Homem com o meio não produziam modificações sensíveis na natureza.

Portanto, o ritmo da natureza era quem traduzia as ações dos agrupamentos humanos, fazendo com que a produção fosse caracterizada pela autossuficiência, a exemplo da produção de alimentos que estava condicionada a uma boa condição do solo, disponibilidade de água, entre outros fatores. Neste período as modificações da natureza ainda não se davam por próteses no território, pois quando há essa transição do paradigma técnico, há, em consequência a transição do período técnico do meio geográfico, que agora será o meio técnico, que substitui o meio natural, a partir da introdução de objetos técnicos.

A transição do meio técnico para o meio natural se caracterizou especialmente pela adoção das máquinas no território, que possibilitaram a propulsão do trabalho do Homem, fazendo com que este pudesse avançar cada vez mais nas suas tentativas de modificação e dominação da natureza. A gênese desta nova forma de organização da sociedade se deu em fins do século XVIII e se estendeu pelo século XIX, sobretudo a partir do advento da indústria, período em que a humanidade aprimorou seus instrumentos de trabalho.

O período técnico vê a emergência do espaço mecanizado. Os objetos que formam o meio não são, apenas, objetos culturais; eles são culturais e técnicos, ao mesmo tempo. Quanto ao espaço, o componente material é crescentemente formado do "natural" e do "artificial". Mas o número e a qualidade de artefatos variam. As áreas, os espaços, as regiões, os países passam a se distinguir em função da extensão e da densidade da substituição, neles, dos objetos naturais e dos objetos culturais, por objetos técnicos. Os objetos técnicos, maquímicos, juntam à razão natural sua própria razão, uma lógica instrumental que desafia as lógicas naturais, criando, nos lugares atingidos, mistos ou híbridos conflitivos. Os objetos técnicos e o espaço maquinizado são *locus* de ações "superiores", graças à sua superposição triunfante às forças naturais. Tais ações são, também, consideradas superiores pela crença de que ao homem atribuem novos poderes - o maior dos quais é a prerrogativa de enfrentar a Natureza, natural ou já socializada, vinda do período anterior, com instrumentos que já não são prolongamento do seu corpo, mas que representam prolongamentos do território, verdadeiras próteses. (SANTOS, 1999, p. 76)

Neste momento, as sociedades também ressignificam o tempo, pela maneira como a produção, comercialização e circulação se apresentam agora. As relações de trabalho mudam, e o deslocamento no território se dá de forma mais acelerada, “eficiente”. Este

período é caracterizado por um tempo social, balizado no tempo da produção da sociedade então mercantil. Segundo Santos (1999, p. 84),

(...) Utilizando novos materiais e transgredindo a distância, o homem começa a fabricar um tempo novo, no trabalho, no intercâmbio, no lar. Os tempos sociais tendem a se superpor e contrapor aos tempos naturais.

Ainda segundo o autor, é possível perceber que a instalação de qualquer prótese territorial não se dá ao acaso, mas a contento de uma intencionalidade voltada para a eficiência da produção, ampliando as possibilidades de reprodução do(s) capital(ais), e como consequência modelando cada vez mais o espaço.

Cada lugar, ademais, tem, a cada momento, um papel próprio no processo produtivo. Este, como se sabe, é formado de produção propriamente dita, circulação, distribuição e consumo. Como os circuitos produtivos se dão, no espaço, de forma desagregada, embora não desarticulada, a importância que cada um daqueles processos tem, a cada momento histórico e para cada caso particular, ajuda a compreender a organização do espaço. (SANTOS, 1985, p. 87)

A circulação de mercadorias passa a definir o caráter técnico do território, obedecendo à lógica da divisão internacional do trabalho, mesmo que nem sempre a adição de uma prótese no território fosse harmoniosa. Segundo Santos (1999, p. 34),

[...] o componente da divisão internacional do trabalho tende a aumentar exponencialmente. Assim, as motivações de uso dos sistemas técnicos são crescentemente estranhas às lógicas locais e, mesmo, nacionais”[...].

Segundo esta lógica, o meio técnico se configura como o período em que o caráter de tecnicização do território se dá de forma crescente. Evidentemente muda a lógica da produção, do modo de vida e do caráter temporal. Ao adquirir a lógica mercantilista, proporcional ao capital e a maximização de sua reprodução³, o território encontra certa

³ Neste ponto da discussão, consideramos viável nos aproximar do pensamento de Ruy Moreira, ao escrever sobre uma ordem burguesa, delineadora do espaço, segundo sua lógica, a favor da reprodução capitalista, que segue: “Tudo, portanto, provém na ordem burguesa da forma como pela via do bloco

retenção no isolamento entre os objetos, precisando conectá-los. Agora, surge um novo momento de transição da composição do território e da evolução do meio geográfico, com a insurgência do meio técnico-científico.

De acordo com Milton Santos (1994), a emergência do meio técnico-científico-informacional vai se dar na década de 1940, quando os objetos geográficos se modernizam, e surgem outros objetos técnicos trazendo consigo as benesses da evolução científica e informacional, apontando para a tendência de globalização dos mercados atendendo às demandas do capital.

A globalização assevera as relações de trabalho, e modificam mais radicalmente o tempo da sociedade, que passa a ser instantâneo, permitindo que a divisão internacional do trabalho também se modifique, onde frentes de trabalho em diferentes países e continentes podem ser abertas, beneficiando atores hegemônicos da economia e da política. Neste momento os objetos se tornam técnicos e informacionais, e a paisagem se tecniciza cada vez mais, se tornando fenômeno cada vez mais comum, presente nos objetos componentes do espaço, e nas ações que ocorrem no mesmo, visando facilitar fluxos advindos da divisão internacional do trabalho. (SANTOS, 1999)

2.1.1 Os Sistemas de Objetos e os Sistemas de Ação

Na obra *A Natureza do Espaço: espaço e tempo, razão e emoção*, Milton Santos se debruça na construção de um pensamento analítico que possa elucidar os processos de produção do espaço, ou como sugere o título da referida obra, a sua natureza.

A princípio, já em sua introdução, o autor revela que o espaço geográfico é um (...) “conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações” (...). Ainda no tocante da produção do espaço se dar, em consonância com o desenvolvimento do capital, podemos imaginar que sistemas de objetos e sistemas de ações, sendo indissociáveis, tem uma relação de dependência entre si. Santos afirma:

histórico construiu-se e ainda hoje se constrói o modo de concertamento das relações de sociedade política, civil, pública e privada em cada contexto de tempo. *Definiu-se que as regras e normas espaciais o organizam e regulam em seu ordenamento*”. (MOREIRA, 2012) (Grifo nosso)

O espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes. Os objetos não têm realidade filosófica, isto é, não nos permitem o conhecimento, se os vemos separados dos sistemas de ações. Os sistemas de ações também não se dão sem os sistemas de objetos. Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma. (SANTOS, 1999, p. 39)

Pensando na produção, os sistemas de objetos seriam, grosso modo, as forças produtivas, e os sistemas de ações se configurariam como as relações de produção. Sobre isso, Milton Santos assinala que as forças produtivas estão introjetadas nas relações de produção, e que qualquer esforço analítico contrário a essa lógica já não tem o valor esperado. Segundo ele,

Hoje, as chamadas forças produtivas são, também, relações de produção. E vice-versa. A interdependência entre forças produtivas e relações de produção se amplia, suas influências são cada vez mais recíprocas, uma define a outra cada vez mais, uma é cada vez mais a outra. As forças produtivas são relações de produção, as relações de produção são forças produtivas. Desse modo, um enfoque no estudo do espaço que apenas deseje partir dessa famosa dialética das forças de produção e das relações de produção não pode levar a nenhuma clareza metodológica, já que, nas condições históricas atuais, essas duas categorias clássicas as mais das vezes aparecem confundidas. Neste caso, deixam de ser analiticamente válidas. É indispensável encontrar outros pontos de partida. Considerar o espaço como esse conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, assim como estamos propondo, permite, a um só tempo, trabalhar o resultado conjunto dessa interação, como processo e como resultado, mas a partir de categorias susceptíveis de um tratamento analítico que, através de suas características próprias, dê conta da multiplicidade e da diversidade de situações e de processos. (SANTOS, 1999, p. 43)

Os objetos serão criados, sempre de acordo com as condições técnicas que uma determinada sociedade apresentar num dado período histórico, e sua reprodução atende a necessidades e interesses pelos diferentes grupos ao redor do globo terrestre, podendo assim um objeto técnico surgir mais precocemente em um lugar, e aparecer mais tardiamente em outro local,

muitas vezes se apresentando como cópia de um modelo externo⁴. Para Santos (1999, p. 44), os objetos que interessam aos geógrafos, são objetos tanto móveis quanto imóveis, tais como:

(...) uma cidade, uma barragem, uma estrada de rodagem, um porto, uma floresta, uma plantação, um lago, uma montanha. Tudo isso são objetos geográficos. Para os geógrafos, os objetos são tudo o que existe na superfície da Terra, toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou. Os objetos são esse extenso, essa objetividade, isso que se cria fora do homem e se torna instrumento material de sua vida, em ambos os casos uma exterioridade. Os objetos que constituem o espaço geográfico são obrigatoriamente contínuos e a população de objetos considerada pelo geógrafo não resulta de uma seleção, ainda que sábia e metódica, do pesquisador. O espaço dos geógrafos leva em conta todos os objetos existentes numa extensão contínua, todos sem exceção. Sem isso, aliás, cada objeto não faz sentido.

Ainda sobre os objetos, o autor acredita num enfoque da geografia na direção de enxergar a existência dos objetos como sistemas, e não apenas como coleções, ratificando que a sua utilidade, durante o tempo, desde sua gênese até um tempo futuro, reside exatamente do uso combinado de sua estrutura, alertando para o caráter simbólico dos objetos, mas também aponta para o seu caráter funcional. (SANTOS, 1999, p. 46)

Em relação às ações, Santos acredita que elas são processos, mas não processos ao acaso; elas apresentam intencionalidades muito bem definidas, em geral para atender os grupos hegemônicos, respondendo a propósitos do capital, transformando o meio a partir do trabalho, e mudando a si mesmo. Segundo suas palavras, *“Trata-se, aliás, de uma das ideias de base ou Marx e Engels. Quando, através do trabalho, o homem exerce ação sobre a natureza, isto é, sobre o meio, ele muda a si mesmo, sua natureza íntima, ao mesmo tempo em que modifica a natureza externa”*. (SANTOS, 1999, p. 50)

⁴ Ao tratarmos sobre este assunto, precisa-se clarificar, que a maior parte das inovações técnicas, sobretudo no período histórico do meio geográfico, denominado meio natural, partiram das sociedades europeias, sobretudo se pensarmos na grande transformação proporcionada pela Revolução Industrial no século XVIII. Dessa maneira, ao falarmos da chegada de outros objetos técnicos, tardiamente em determinados locais do globo terrestre, significa dizer, que a exemplo do que se pretendia com o canal Campos-Macaé, que o Brasil, por exemplo, assim como outros países em situação colonial, importavam determinadas concepções técnicas, e também objetos técnicos. Para maior elucidação sobre o tema, sobremaneira no Brasil, em relação à modernização do território, e a instalação de novas próteses de caráter técnico, sugerimos consulta a obra de Milton Santos (2001), em que se evidencia a evolução dos meios técnicos no território nacional.

Ainda para Milton Santos (1999), a ação se subordina a uma determinada norma, formal ou não, e qualquer que seja o propósito desta ação há um dispêndio de energia, em geral numa rotina em busca da produção de uma ordem. O Homem em sua condição de transformador do espaço⁵ é a própria ação, e a partir de seus objetivos se movimenta em direção à ação, que resultam de necessidades, que podem ser naturais, ou uma demanda social criada. Para Santos,

(...) essas necessidades: materiais, imateriais, económicas, sociais, culturais, morais, afetivas, é que conduzem os homens a agir e levam a funções. Essas funções, de uma forma ou de outra, vão desembocar nos objetos. Realizadas através de formas sociais, elas próprias conduzem à criação e ao uso de objetos, formas geográficas. (SANTOS, 1999, p. 53)

A ação conduz o objeto à sua existência, mas ao mesmo tempo em função do caráter técnico do objeto, este, pode valorizar uma ação. Se uma ação apresenta uma intencionalidade, um propósito, uma demanda social criada, também, em consequência, os objetos irão apresentar estas características ligadas à intencionalidade das ações, divulgando o caráter de interdependência destas duas categorias analíticas, que vão se apresentar sempre de acordo com a perspectiva técnico-científica presente no território, em um determinado momento da história do homem no mundo. Nas palavras de Santos,

Objetos não agem, mas, sobretudo no período histórico atual, podem nascer predestinados a um certo tipo de ações, a cuja plena eficácia se tornam indispensáveis. São as ações que, em última análise, definem os objetos, dando-lhes um sentido. Mas hoje, os objetos “valorizam” diferentemente as ações em virtude de seu conteúdo técnico. Assim, considerar as ações separadamente ou os objetos separadamente não dá conta da sua realidade histórica. Uma geografia social deve encarar, de modo uno, isto é, não -separado, objetos e ações “agindo” em concerto. (SANTOS, 1999, p. 55)

⁵ No presente momento da discussão, se torna cada vez mais evidente que o espaço e sua (re) produção se dá pelas forças transformadoras do Homem, a partir de suas normas, sejam em primeira análise sob o ponto de vista das primeiras modificações da natureza, ou pensando em tempos mais atuais, no radical controle do espaço, que fica cada vez mais humanizado, cada vez mais social. Nesse diapasão, SOUZA (2013) atenta para o fato de entendermos o espaço social como aquele apropriado pelo Homem transformado e produzido por ele, escancarando uma teia de relações relativas à uma estrutura social

Do exposto⁶, fica evidente, a partir da sistematização teórico-metodológica proposta por Santos, que objetos e ações interagem, sob uma lógica de sistemas, para (re)produzir o espaço geográfico. Nesta linha de pensamento, poderíamos pensar no espaço como ente geográfico inerte, passível de modificações a contento do Homem enquanto ser social. Entretanto o espaço, embora formado por objetos, que são instalados com uma intencionalidade das ações, também determina de alguma forma a existência dos objetos segundo a sua lógica, apresentando um caráter dialético, e indicando seus movimentos.

Sem dúvida, o espaço é formado de objetos; mas não são os objetos que determinam os objetos. É o espaço que *determina* os objetos: o espaço visto como um conjunto de objetos organizados segundo uma lógica e utilizados (acionados) segundo uma lógica. Essa lógica da instalação das coisas e da realização das ações se confunde com a lógica da história, à qual o espaço assegura a continuidade. (SANTOS, 1999)

Se considerarmos o período atual, globalizado, podemos destacar certa instantaneidade na propagação das inovações técnicas, que influenciam diretamente na produção espacial, sobretudo pela sobreposição de técnicas novas substituindo técnicas antigas sobre o território. O espaço depende desta combinação fatorial, para que sua continuidade seja garantida, assim como sua evolução. A globalização asseverou a relação do espaço em relação ao capital⁷, propagando de forma mais violenta as suas transformações, tendo as ações um papel muito mais definido, e com velocidade nunca vista em outro período da história da Humanidade, por conta das técnicas informacionais que comprimiram a relação entre espaço e tempo⁸. Assim, observa-se que a técnica se instala no espaço, e ao mesmo tempo o produz, de acordo com interesses bem definidos, de acordo com os atores hegemônicos que controlam a sociedade em determinado período histórico.

⁶ A discussão entre os sistemas de objetos e os sistemas de ação, fora largamente trabalhada por Milton Santos, em sua *Natureza do Espaço*(1999), sendo aqui, discutido por nós, de forma mais residual, com o claro objetivo de aproximar a base teórico-metodológica à discussão de caracterização da área de estudo proposta, visando clarificar a construção do canal Campos-Macaé, como um conjunto de ações, com intencionalidades, proporcionando a existência de um objeto técnico, que herda estas intencionalidades, e transforma a configuração territorial do Norte Fluminense.

⁷ Ver HARVEY (2005)

⁸ *idem* (2004)

2.3 CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL

A configuração territorial, em primeira análise é tudo o que está sobreposto ao território, o todo material, representado pelo conjunto de objetos continentais no mesmo, sejam eles provenientes da natureza, ou, sejam eles artificializados e modificados pela força de trabalho do Homem.

A configuração territorial é dada pelo conjunto formado pelos sistemas naturais existentes em um dado país ou numa dada área e pelos acréscimos que os homens superimpuseram a esses sistemas naturais. *A configuração territorial não é o espaço*, já que sua realidade vem de sua materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima. (Santos, 1999, p. 38). (grifo nosso)

Cada lugar vai apresentar a sua configuração territorial de maneira diferente, em geral, resultado da transformação das sociedades, tendo em vista que modificam o território para a produção, comércio e circulação de pessoas e mercadorias. Nesta ótica, cada sociedade vai apresentar a sua configuração territorial, de acordo com os recursos disponíveis para a modificação do território. De acordo com Santos (1999, p. 184),

A configuração pesa diferentemente nos diversos lugares, segundo seu conteúdo material. É a sociedade nacional, através dos mecanismos de poder, que distribui, no país, os conteúdos técnicos e funcionais, deixando os lugares envelhecer ou tornando possível sua modernização. Através das relações gerais direta ou indiretamente impostos a cada ponto do país, seja pela via legislativa ou orçamentaria ou pelo exercício do plano, a sociedade nacional pesa com seu peso político sobre a parcela local da configuração geográfica e a correspondente parcela local da sociedade, através das qualificações de uso da materialidade imóvel e duradoura.

Tendo em vista a particularidade de cada local, em relação ao que apresenta como sendo sua configuração territorial, Santos (1994) indica a situação da configuração territorial brasileira⁹, que para o autor apresenta um grande desenvolvimento, formado por sistemas de engenharia, que o Homem a seu contento instala no território, em suas

⁹ Optaremos aqui em apresentar as características da configuração territorial no Brasil, tendo em vista que o objeto de estudo se qualifica nesta condição, ou seja, em território nacional, e faz parte do seu processo de modernização, que como será argumentado à frente, o canal Campos-Macaé se apresentava como espelho da política imperial, e fazia parte dos projetos de desenvolvimento da época em escala nacional.

palavras “*verdadeiras próteses*” que permitem que a sociedade desenvolva diversas formas de trabalho, e de mobilidade no território.

A configuração territorial de um país será composta por vários elementos, que se apresentam no território, e também pela sua condição de transformá-lo, instalando objetos de natureza técnica. Segundo Santos (1988, p. 15),

Seja qual for o país e seu estágio de desenvolvimento, há sempre nele uma configuração territorial formada pela constelação de recursos naturais, lagos, rios, montanhas e florestas e também recursos criados: estradas de ferro e rodagem, condutos de toda ordem, barragens, açudes, cidades, o que for. É esse conjunto de todas as coisas arranjadas e em sistema que forma a configuração territorial cuja realidade e extensão se confundem com o próprio território de um país.

Considerando que o território é cada vez mais povoado de objetos de natureza técnica, e que a sociedade o humaniza cada vez mais, a partir da instalação de próteses territoriais, podemos entender então, o conjunto de objetos que compõem a configuração territorial, como elementos modernizadores do território, que obviamente apresentam uma escala evolutiva, que vai desde as primeiras fixações de objetos técnicos, até os dias atuais, que experimentamos uma era tecnológica-informacional.

Sobre a modernização do espaço¹⁰, Milton Santos (1985) apresenta um esforço de periodização deste processo, que se caracteriza pela capacidade de transformação do território, e em certa medida permitem a diferenciação do meio geográfico, que são:

1. o período do comércio em grande escala (a partir de fins do século XV até, aproximadamente 1620);
2. o período manufatureiro;
3. o período da revolução industrial (1750-1870);
4. o período industrial (1870 -1945);
5. o período tecnológico.

¹⁰ Consideramos o canal Campos-Macaé elemento fundamental para a constituição do caráter técnico-científico da configuração territorial dos municípios que corta, além de se apresentar como um objeto modernizador do espaço do Norte Fluminense.

O autor vai considerar que estes períodos apresentam uma série de revoluções que irão interferir diretamente no modo como a sociedade se organiza, assim como na sua lida com o território. Num primeiro momento existe a evolução dos transportes marítimos, em função da necessidade de transporte de mercadorias em escala global; num segundo momento observa-se uma revolução na indústria sem precedentes, permitindo a criação e produção de objetos que serão inseridos no meio geográfico; e numa última instância, o claro desenvolvimento tecnológico que corresponde ao período atual, onde se constitui o espaço globalizado.

Toda configuração territorial é reflexo do período em que se encontra a humanidade e à capacidade da sociedade criar mecanismos de transformação do território, que vai se manifestar materialmente diferente ao redor do mundo, e ao longo do tempo, a partir da introdução de objetos.

2.4 A PAISAGEM COMO O TEMPO CRISTALIZADO NO ESPAÇO

A adoção da paisagem¹¹ como recurso analítico se dá na medida em que, o conceito se torna revelador de múltiplas relações sociais no espaço ao longo do tempo, ainda que, em Geografia, tenha sido ligeiramente esquecido, como aponta Marcelo Lopes de Souza (2013), quando chama a atenção para a necessidade de o geógrafo, em sua natureza analítica, resgatar a paisagem como elemento essencial para o entendimento da história do Homem. Segundo o autor,

A pesquisa sócio-espacial crítica, tirando certos autores influenciados pela *radical geography* e afiliados à “Nova Geografia Cultural”, parece ter tido e ainda ter uma certa dificuldade em valorizar adequadamente o conceito de paisagem. Isso é uma pena, pois ele é de uma potencialidade extraordinária. Conforme salientou James Duncan, a paisagem, “entendida como uma produção cultural, pode integrar tanto a reprodução quanto a contestação do poder político. (SOUZA, 2013, p. 46)

¹¹ Sabe-se da ampla possibilidade de interpretação e análise da história do Homem a partir do conceito de paisagem, tendo em vista as múltiplas facetas do mesmo. Entretanto nossa opção pelo conteúdo temporal da paisagem se dá na medida em que, ela, a paisagem, permite-nos reconhecer diferentes tempos históricos ao longo do tempo, que de alguma maneira, remontam a história do Homem, e a história da técnica. Portanto, por ora, nos limitaremos ao caráter temporal da paisagem como recurso de análise do estudo de caso.

Quando trabalhamos com o conceito de paisagem, estamos lidando com uma concepção extremamente ampla e complexa, que merece apreciação cuidadosa, por sustentar uma série de controvérsias que precisam ser esclarecidas.

A paisagem, quando tratada classicamente, pode assumir um caráter extremamente abrangente, se tornando muitas vezes sinônimo de espaço geográfico, denotando certa extensão, ou área, assim como o conceito pode estar associada às artes plásticas e à representação da paisagem a partir de um determinado ângulo, que fora escolhido por um observador. Segundo Souza (2013, p. 47),

A ideia de paisagem nos remete inicialmente, não à ciência, mas sim à pintura, mais especificamente à pintura da Renascença na Itália, principalmente, em Flandres. Eis, portanto, uma das muitas situações que fica evidente que a ciência não basta a si mesma, devendo humildemente, deixar se fecundar por outras formas de saber, como o saber local, dos não especialistas, a arte e a filosofia.

A relação que temos com a paisagem e as artes, dotando-a de um caráter de aparência não a torna uma questão de pouca importância. A paisagem é por si só reveladora de múltiplas relações durante o tempo, que estão encobertas por diversos processos sociais. A paisagem é uma forma, uma aparência de um determinado momento da ciranda da história do homem.

A paisagem é, pra além do que se vê imediatamente; ela é o espelho da relação sociedade-natureza, e grava em si, ou revela as tensões políticas, e as relações como a cultura, de uma determinada sociedade, seus momentos melhores, e também seus momentos ruins, de uma maneira geral a evolução de um povo. Como bem observou Ruy Moreira, “o filtro do tempo”. (MOREIRA, 2012a)

Ainda segundo o referido autor, tal como um arquivo documental, a paisagem nos permite fazer uma (re)leitura do mundo e da sua história, da sua “fisiologia”, dotada de significados e significantes dos arranjos espaciais de diversas épocas. A paisagem apresenta diversos elementos ideológicos; e de forma mais clara se evidencia na estética das cidades, que de acordo com a época, exhibe fachadas com características de uma

classe dominante, além de ostentar uma imponência também dos órgãos estatais. (MOREIRA, 2012a)

Ruy Moreira ressalta que a paisagem pode ser traduzida como sendo,

Espejo do ato racional-simbólico da criação das sociedades pelo homem em sua relação com a natureza, a paisagem *é o registro das tensões político-culturais dessas sociedades*. Nela se guardam todas as marcas da evolução do povo. Sucessos e fracassos. O Filtro do tempo. Como um arquétipo vivo do seu inconsciente coletivo. E, por isso, tal qual o arquivo documental de uma cidade ou a memória do computador mais potente, por meio dela se pode (re)ler o mundo. Mas com a propriedade de ser corpo e consciência confrontados. Guardada e extravasada no significado-significante dos arranjos espaciais. (MOREIRA, 2012a, p. 62)

Nosso esforço em esboçar uma análise em torno da paisagem se dá, na medida em que ela, por conter em si, as marcas do passado e do presente, revela uma série de relações intrínsecas ao desenvolvimento humano, e da produção espacial. Milton Santos (1988, p. 21) descreve a paisagem como (...) *“tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança é paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca”*.

A paisagem, evidentemente, é resultado da produção humana, que se caracteriza pela interligação de uma diversidade de elementos/objetos. Ao mesmo tempo, ela entra em conformidade com o processo de produção de riquezas, visto que pode sustentar uma ideologia, carregando um conjunto de simbologias e ideias; mas, sobretudo, a paisagem é resultado da história do homem em sua relação com a natureza, e ela cristaliza momentos e períodos históricos no decorrer do seu processo de constituição e transformação.

“A paisagem nada tem de fixo, de imóvel. Cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam, em ritmos e intensidades variados. A mesma coisa acontece em relação ao espaço e à paisagem que se transforma para se adaptar às novas necessidades da sociedade.” (SANTOS, 1982, p. 37)

Admitindo que a paisagem seja resultado das interações humanas com o meio, mediadas pelo fenômeno técnico, torna-se fundamental relacioná-la ao processo produtivo pelo qual o Homem constrói as coisas e se reproduz socialmente ao longo do tempo, produzindo marcas históricas que, via de regra, remontam o modo de vida do passado e do presente. Na visão de Santos,

A relação entre paisagem e produção está em que cada forma produtiva necessita de um tipo de instrumento de trabalho. Se os instrumentos de trabalho estão ligados ao processo direto da produção, isto é, à produção propriamente dita, também o estão à circulação, distribuição e consumo. A paisagem se organiza segundo os níveis destes, na medida em que as exigências de espaço variam em função dos processos próprios cada produção e ao nível de capital, tecnologia e organização correspondentes. (SANTOS, 1988, p. 23)

Portanto a formação de uma determinada paisagem, não se dará instantaneamente, ela depende de superposições de momentos diferentes, assim como substituições. Um objeto não obedece a mesma lógica em todo o tempo histórico, fazendo com que a paisagem se sobreponha uma à outra, concebendo heranças de períodos diferentes. (SANTOS, 1988)

Destarte, a paisagem apresenta formas, funções e sentidos, que descortinam o resultado das interações de diferentes sociedades em seu movimento, sobretudo em relação ao processo produtivo, obedecendo a uma lógica, que na maior parte das vezes atende a atores hegemônicos da sociedade, suprimindo sua demanda de produção, circulação e consumo.

2.5 FORMA, FUNÇÃO, PROCESSO E ESTRUTURA

Em consonância com a obra de Milton Santos¹², precisamos entender o espaço como uma instância social, que, portanto, se relaciona com a economia, a cultura, a política, etc. Eis porque o espaço precisa, para seu melhor entendimento, de categorias analíticas,

¹² Ver SANTOS (1985).

que permitam, metodologicamente, apreendermos cautelosamente todos os seus significados.

A proposta de Santos é a compreensão do espaço geográfico, que parta pelo viés de quatro categorias, que seguem: forma, função, estrutura e processo. Tendo em vista a proposição destas categorias, seria possível uma análise, e em consequência uma síntese do espaço. Para isso, torna-se visivelmente necessário compreendermos esta quatro categorias, ainda que sinteticamente, e como elas se relacionam com o espaço geográfico, assumindo um caráter de indissociabilidade.

Se pudermos sistematizar as referidas categorias, e relacioná-las, poderíamos considerar o *processo* como o início, tratando-se da ação, que movimenta e fornece um caráter dinâmico ao espaço geográfico, implicando tempo e mudança. Para Santos, o espaço, na sua (re)produção, se materializa através de formas. As *formas* são por sua vez, o aspecto visível de alguma coisa; objetos que arranjados compõem o espaço, quais sejam: casas, edifícios de condomínios, parques, escolas, avenidas e outros. Tudo é fruto da produção histórica. (SANTOS, 1985)

A *função* pode ser entendida como a atividade que a forma desempenha. Ela fornece sentido à forma, pois um objeto, no espaço, não subsistiria sem nenhuma tarefa, em contrapartida nenhuma tarefa pode subsistir sem uma forma. Aqui se enquadra a indissociabilidade destas duas categorias, na compreensão da formação espacial.

Ainda nesta ótica, uma outra categoria analítica é a *estrutura*. De acordo com Santos (1985) a “*estrutura implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção*”. A estrutura é resultado das funções diversas que são desempenhadas nas formas, e pelas formas. Finalmente, o que Santos propõe como processo pode ser analisado como uma ação contínua, que se desenrola na direção de um resultado, e contém em si a ideia de tempo e mudança.

Para a compreensão do que entendemos por espaço geográfico, é necessário tomarmos estas quatro categorias analíticas em conjunto, do contrário seria impossível ter a

percepção do espaço em sua totalidade. Não há como uma análise espacial se dar a partir da utilização de uma só categoria, ou a combinação de mais de uma, que não implique necessariamente as quatro. Nas palavras de Santos,

Quando se estuda a organização espacial, esses conceitos são necessários para explicar como o espaço social está estruturado, como os homens organizam sua sociedade no espaço, e como a concepção e o uso que o homem faz do espaço sofrem mudanças. A acumulação do tempo histórico permite-nos compreender a atual organização espacial. (SANTOS, 1985, p. 35)

À guisa de conclusão, segundo Santos, forma, função estrutura e processo, constituem o alicerce possível para a interpretação do espaço social. O autor atenta para o fato de essas categorias serem fator de dinamização do espaço, portanto não há a possibilidade de os enxergar como elementos estáticos, ao contrário, estão em constante movimentação. Todavia, tais relações não estão escancaradas no espaço geográfico, pois elas, as relações, estão inseridas numa lógica das firmas, da economia e da política, portanto, estão sujeitas a uma série de forças e movimentos globais, que são fatores determinantes do modo como o espaço se (re)produz, assim como o ritmo deste processo.

2.6 RUGOSIDADES

Considerando a formação do espaço como processo resultante do trabalho social, exercido pelos homens e pelas suas instituições, no bojo do desenvolvimento do sistema capitalista de produção e seus arranjos, é fundamental compreendermos, que na seta da história, a partir da constituição do território, e da configuração do espaço a partir da instalação de objetos técnicos, o espaço geográfico apresentará diversas temporalidades nas formas dos objetos. Entretanto Milton Santos (1999) nos convida a compreendermos as rugosidades não somente como heranças com características físico-territoriais, mas como elementos impregnados de lembranças sócio-territoriais.

Marcelo Lopes de Souza contribui para o entendimento das rugosidades, a partir do movimento criado pelo capitalismo e pelo Estado, sob o ponto de vista da modificação do sentido dos objetos instalados no território, dando a eles novas funções, como se observa no trecho abaixo:

O Estado Capitalista projeta novos espaços, ou subsidia e flanqueia o seu planejamento – novos traçados, novas formas espaciais, novos objetos geográficos. Estamos diante, aqui, do tema’ das refuncionalizações e reestruturações espaciais. Refuncionalizar um espaço material significa atribuir novas funções a formas espaciais e objetos geográficos preexistentes, modificando-os muito pouco ou mesmo sem modificá-los. (...) Os objetos de determinado momento do passado podem perder sua função original e passar a ter outra função no espaço. (SOUZA, 2013, p. 76)

Sob esta ótica, de refuncionalização dos objetos preexistentes a um determinado momento histórico, a partir do envelhecimento de determinados objetos, conduzindo-os ao esquecimento, e transformando-os em objetos indesejáveis, podemos nos aproximar do que Santos (1999, p. 92) considerou ser a rugosidade, que em suas palavras é,

[...] o que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem; o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos.

Seguindo este raciocínio, cada lugar então, vai apresentar uma sucessão de tempos, do presente com o passado, podendo indicar um tempo futuro, que estarão cristalizados em formas. Santos assegura:

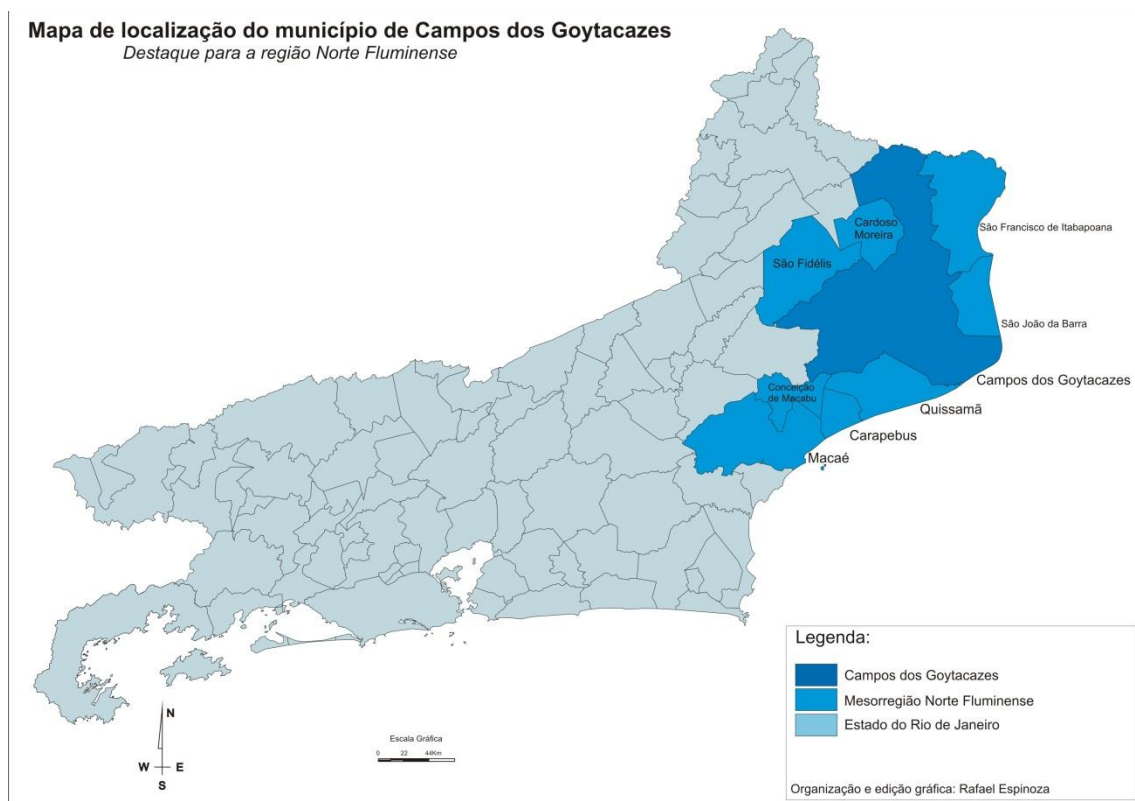
Esses conjuntos de formas ali estão à espera, prontos para eventualmente exercer funções, ainda que limitadas por sua própria estrutura. O trabalho já feito se impõe sobre o trabalho a fazer. A atual repartição territorial do trabalho repousa sobre as divisões territoriais do trabalho anteriores. E a divisão social do trabalho não pode ser explicada sem a explicação da divisão territorial do trabalho, que depende, ela própria, das formas geográficas herdadas. (SANTOS, 1999, p. 92)

O trabalho do Homem que leva à produção do espaço, de acordo com a divisão internacional do trabalho, nos permite remontar a história através de formas herdadas, “segundo a lógica que as estabelece no momento mesmo de sua produção”. As rugosidades denunciam a história de um lugar, em um tempo determinado. (SANTOS, 1999, p. 82)

Diante deste sentido do entendimento de como o espaço se forma e se dinamiza, e se (re)produz, acreditamos ter sido criada a base para compreendermos o processo de instalação do canal Campos-Macaé, que será visto a frente, com suas particularidades, mas inserido na lógica de reprodução do capital e da circulação de produtos, e na sua evolução histórica.

3. A CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES: PROBLEMÁTICA EM TORNO DA ÁREA DE ESTUDO.

Campos dos Goytacazes é um município localizado na mesorregião Norte do estado do Rio de Janeiro. Conta com uma população estimada de 483.970 (IBGE - 2015), e se configura como a maior e, uma das mais importantes cidades do interior do estado fluminense, possuindo ainda a maior extensão territorial dentre os 92 municípios estaduais, ocupando uma área que supera os 4000 Km².



Mapa 01: região Norte Fluminense com destaque para a cidade de Campos. Fonte: Elaborado pelo autor.

Campos surge com uma extensão territorial que cobria praticamente toda a área que conhecemos hoje como região Norte Fluminense. Tempos atrás, o município fazia divisa com Nova Friburgo, Cantagalo, Cabo Frio e com o estado de Minas Gerais, mas a partir da emancipação do município de Itaperuna, Campos perde boa parte de seu território, e a partir da década de 1980, este processo se acentua com a perda de alguns de seus antigos distritos que entraram também no processo de emancipação, a exemplo dos municípios de Italva e Cardoso Moreira. (IBGE, 2015)

3.1 BREVE APRECIÇÃO

Considerando a inseparabilidade das categorias tempo e espaço, é possível enxergá-las ontologicamente sob o ponto de vista dialético, em que o espaço só o é no tempo, bem como o tempo somente se define no espaço. Empiricamente este raciocínio se manifesta à luz da reflexão teórica proposta, sendo então o espaço, por excelência, o resultado de acúmulos de diferentes temporalidades, e ao mesmo tempo, um ente permanentemente modificado enquanto um conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações que dialogam, dinamizando-o.

A materialização do tempo, em contrapartida, se dá através do espaço. Em Geografia, o Espaço ganha lugar de destaque, se tornando um conceito chave da ciência, requisitando sempre o entendimento das partes e do todo, e reside exatamente aqui a necessidade de estudos regionais, como premissa primordial para o entendimento do todo do espaço, sempre levando em consideração os recortes territoriais diversos que envolvem o processo de entendimento deste todo, buscando sempre a valorização do que se diferencia no espaço, num dado momento histórico.

A busca neste trabalho é compreender a formação regional, a partir da dimensão econômico-social, que visa à dominação do espaço, trazendo consigo algum caráter de territorialização e de produção espacial. É sob este viés que procuraremos fazer uma análise sobre a formação da região Norte Fluminense, na qual está inserida o canal Campos-Macaé, e em consequência a cidade de Campos dos Goytacazes¹³, que toma lugar de protagonista no estudo. As atividades produtivas, desde sempre, tem criado ordenamentos e rearranjos territoriais, que correspondem à lógica de reprodução em tela em determinado momento da história, alterando e influenciando a espacialidade, já que esta lógica interfere diretamente nas relações homem-meio.

Desta maneira, busca-se aqui, apresentar de que modo este conjunto de processos foram responsáveis pela criação de sucessivos processos de territorialização, que ao longo do tempo foram responsáveis pela produção do espaço da região de estudo. Para tanto,

¹³ Todas as referências aos territórios estudados serão feitas com os nomes atuais, ainda que se reconheça que tais alcunhas tenham sido dadas posteriormente.

temos como premissa, o resgate da história dos índios goitacases, buscando remontar a história destes agentes no período pré-colonial, indicando sua relação com o território. Além disso, buscaremos apresentar de forma breve, uma linha temporal que indique os ciclos econômicos responsáveis pelo delineamento da área de estudo, sob o ponto de vista, sobretudo, dos atores hegemônicos da produção. Existe aqui um esforço para delinear tanto as relações intra-urbanas, em que buscamos mostrar a relevância de campos como centro regional, assim como relações inter-urbanas, para evidenciar a relação desta cidade, e da região no contexto produtivo nacional.

3.2 O NORTE FLUMINENSE ENQUANTO MEIO NATURAL: O PERÍODO PRÉ-CABRALINO

As terras compreendidas por Campos dos Goytacazes atualmente, eram habitadas pelos nativos "Aiatazes"¹⁴ que segundo Frei Vicente de Salvador eram "gentios que viviam mais à maneira de homens marinhos que terrestres". De acordo com o referido autor, Alberto Lamago caracterizou essas terras como continentes de "centenas de lagoas, de brejos e alagadiços; charcos intermináveis, chupados pelo sol e que se alagam depois sob chuvaradas." (Rodrigues, 1988, p. 15).

Neste momento da história, podemos observar uma relação homem-natureza, onde o primeiro se coloca em posição de adaptação à segunda, caracterizando assim a sua ocupação e territorialização, que denotava um equilíbrio nas relações homem-meio.

Nas palavras de Lamago (1945):

Habitavam choças de palha, fundadas cada qual sobre um esteio de pau metido na areia, por mor segurança dos seus contrários, cercados sobretudo de matas espessas, rios e charcos inacessíveis. Dormiam no chão sobre folhas. Não tinham rêdes nem cama, nem enxoval, porque toda a sua riqueza consistia em seu arco. Seu modo de viver era pelos campos, caçando as feras; e pelas alagoas, rios e costas do mar pescando o peixe, e em uma e outra arte erain insignes. Senhores das

¹⁴ Goitacá, Guaitacá, Guatahar, Goitacax, Guaitacás, Goitacás, Ovaitagnasses, Ouetaçá, Waitacá, Eutaccí, Aitacax, Itacax e *Ueka-caz* são outras tantas denominações recolhidas nos limites de seu território, e fora do alcance de suas enormes flechas devastadoras. VARNHAGEN traduz o nome por "corredores", do verbo *guatá*, andar. (LAMEGO, 1945, p. 31)

lagoas, dos córregos e do Paraíba, só bebiam água de cacimbas. (p. 35)

Os índios Goitacaz¹⁵ dominavam um território vasto, que compreendia uma área que ia do Cabo de São Tomé ao Cabo Frio, compreendendo toda a planície do que é atualmente a cidade de Campos dos Goytacazes. Este grupo possuía um idioma próprio, que não era o tupi-guarani, falado por boa parte dos indígenas brasileiros, e dominavam 100 léguas marinhas do vale do rio Paraíba até Minas Gerais. Para sua segurança habitavam espaços quase inacessíveis aos inimigos. (RODRIGUES, 1988, p. 17)

Relatos que remontam a história dos índios Goitacá apontam para uma destreza destes homens com suas armas, e uma voracidade incalculável para defender seus domínios. De acordo com Alberto Lamago (1945)

"Mas como faltava ainda tratar o negócio com os Goitacás-Guaçús e êstes habitavam dalí algum tanto pelo sertão, dentro, tomaram os padres o caminho para êle deixando as caipinas e zqinêles seus moradores, e a primeira entrada da mata, eis que lhes aparece ao pé de uma árvore um homem esbrugado da carne, e da vida, inteiro na ossada toda junta e verde ainda, sinais de haver sido comido, pouco havia de algum seu contrário, e perguntando o capitão pela causa, respondeu um dos naturais que levavam: "Não te espantes, que como esta gente que habita os matos anda em guerra com os das campinas, comem os que encontram e põem as ossadas por estas paragens, para espantk-los, e para que não entrem em busca sua". (p. 39)

Este relato aponta para a dificuldade que o colonizador europeu encontraria em dominá-los, restando, portanto a este, afugentá-los ou exterminá-los, como aponta Rodrigues:

O índio goitacaz não admitia o cativo e por isso foi exterminado [...] O índio goitacaz, não aceitando a escravidão, foi se embarafustando pelas florestas [...] De vez em quando iam à forra, destruindo currais e engenhocas e enfrentando paliçadas. [...] E o português foi importando escravos africanos. O negro era necessário porque o goitacaz não se rendia nem diante da extrema crueldade do branco. (RODRIGUES, 1988, p.18)

¹⁵ Adotaremos em nosso texto o termo "Goitacaz".

Os índios goitacaz não eram muito amistosos, e possuíam pouca abertura para trocas e outros tipos de contato. Não eram simpáticos às mercadorias trazidas pelos europeus, e suas trocas se davam sazonalmente com tribos vizinhas. A maior parte das trocas era feita à distância sob contato visual, e caso houvesse algum acordo, seus vizinhos deixavam sua oferta sobre alguma rocha e se afastavam, posteriormente eles iam buscar e depositar a sua parte do acordo. (LÉRY, 1961)

A personalidade dos índios goitacaz, seu modo de vida extremamente rústico, assim como o seu conhecimento e domínio territorial, faziam deles um enorme obstáculo para o avanço dos portugueses na tentativa de dominação territorial ao longo do século XVI.

3.3 A GÊNESE DO MEIO TÉCNICO NA REGIÃO NORTE FLUMINENSE

O principal fator que serve como fio condutor para o surgimento de um novo padrão da organização espacial no Norte Fluminense, a partir da ruptura entre o meio natural e o meio técnico neste território, se associa à chegada das primeiras expedições portuguesas à região, no ano de 1501, no lugar que ficaria conhecido por Cabo de São Thomé. Inicialmente o processo de territorialização dos portugueses se deu, sobretudo pelo extrativismo vegetal, que em seus primeiros 30 anos explorou exaustivamente o Pau Brasil. Esta atividade primária se deu de maneira mais ostensiva principalmente em Cabo Frio, levando-a ao *status* de cidade antes de outras vilas. (SILVA; CARVALHO, 2004).

Apesar de a coroa portuguesa buscar a territorialização através da exploração do Pau Brasil, esta atividade se apresentava como um meio pouco efetivo para tal, já que se conformava de forma muito rarefeita, portanto as feitorias ficavam muito suscetíveis à resistência do povo indígena, além de se demonstrarem frágeis frente às investidas de outros colonizadores, entre eles holandeses e franceses. Diante desta realidade, a coroa inicia um processo de incentivo à migração, dando aos novos colonos poder e terras, que se evidencia pela criação do sistema de capitanias hereditárias.

Tendo em vista a lógica de colonização portuguesa, fica evidente a característica territorialista do Estado, neste momento da história da ocupação do espaço brasileiro, e

como consequência, também da região Norte Fluminense. A coroa portuguesa, está agora, mais interessada em garantir o território, mesmo que para isso fosse necessário grande dispêndio de recursos financeiros, para que os colonos se sentissem atraídos para a colônia.

O que se entende por estado do Rio de Janeiro atualmente estava compreendido na capitania de São Tomé. Em meados do século XVI, Pero de Góis, donatário da capitania, dá início a plantação de mudas de cana-de-açúcar no território que hoje é o município de São João da Barra, e em função disso instala alguns engenhos d'água para fazer o seu processamento. Todavia, anos mais tarde o processo de ocupação territorial que havia se iniciado foi interrompido graças a vários ataques de tribos indígenas resistentes, levando Pero de Góis a abandonar as terras ocupadas, e também seu filho Pero de Góis a abrir mão dos seus direitos hereditários sobre as terras.

Feydit (2004, p. 32) tece considerações sobre este processo:

O herdeiro de Pero Góis, Gil de Góis, em 1539, volta para essas terras, e tenta ali fixar-se com a cana-de-açúcar. O herdeiro, que levantara outro povoamento denominado Vila de Santa Catarina, contava com a colaboração indígena e adota uma índia que batiza como Catarina. No entanto, falido, viaja a Portugal em busca de recursos com seu sócio, Domingos Leitão. A esposa de Gil de Góis, enciumada pela beleza da índia que chama a atenção de seu marido espanca a adolescente e a expulsa da povoação, provocando uma guerra com os índios.

Dentre as terras supracitadas, uma considerável porção foi cedida aos denominados 7 capitães¹⁶, que iniciaram um processo de apropriação espacial, que se referem hoje aos municípios de Campos dos Goytacazes, São João da Barra e Macaé, via atividade pecuária, espalhando currais pelo território. Esta é então a primeira atividade que de fato inicia o processo de territorialização portuguesa na região. Dentre os 7 capitães, 2 deles são pressionados a doarem uma parcela de suas terras aos jesuítas e beneditinos, que exerciam poder de controle de diversas porções do território.

No decorrer da década de 1640, a criação de gado passa a ser uma atividade desenvolvida em Campos dos Goytacazes. Neste momento, a capital, Rio de Janeiro,

¹⁶ Miguel Ayres Maldonado, Gonçalo Correia de Sá, Antonio Pinto, João de Castilho, Manoel Corrêa, Duarte Corrêa e Miguel Riscado. (SILVA; CARVALHO, 2004, p. 32) 45

necessitava de fornecimento de carne para o abastecimento da população. A busca por terras asseverou a vontade por parte do General Salvador Correa de Sá e Benevides em ocupar a planície campista. Em encontro com o governador do Rio, aproveitou-se de seu prestígio e repartiu a sesmaria dos Sete Capitães para ele e padres da ordem de São Bento e dos Jesuítas. Remontaram a estruturação fundiária de acordo com seus interesses, com amplo apoio da coroa portuguesa. (Feydit, 2004, p. 42)

Dessa maneira a pecuária é a atividade que predomina no ordenamento territorial até a segunda metade do século XVII, momento em que passa a coexistir com a atividade canavieira, que retoma sua força em Campos dos Goytacazes posteriormente as primeira fracassadas tentativas de implantação por Pero de Góis, que se sobrepõe à pecuária durante o século XVIII.

Neste momento há um intenso processo de dinamização deste setor, que será melhor detalhado mais a frente, diante da instalação de diversos engenhos de açúcar de pequeno porte. Em fins do século XVIII, Campos dos Goytacazes, possuía 324 engenhos. Para efeito de comparação, todo o estado de São Paulo possuía 400, Pernambuco 296 e Bahia 260. (SILVA; CARVALHO, 2004, p.41) Este momento fica marcado pelo predomínio do ciclo de produção de cana na região.



Figura 01: Engenho Central de Quissamã. Fonte: Google.com.

Diante do esforço para a compreensão de um perfil historiográfico de ocupação territorial e produção espacial em Campos dos Goytacazes e região, torna-se fundamental compreender o papel da atividade canavieira dentro deste processo de apropriação e (re) produção, destacando a importância desta cidade, como centro político-econômico regional.

De fato, a vila de Campos foi criada para ser o centro de trocas comerciais de toda a região e, juntamente com São João da Barra e Macaé, formavam uma importante tríade na distribuição de produtos da região para o Rio de Janeiro, de onde seguiam para o exterior, evidentemente controlados por Portugal. (FARIA, 2006, p. 76)

Um dos principais fatores para Campos tomar esta posição, é a sua localização geográfica, fazendo divisa com o estado do Espírito Santo, estando próxima ao estado de Minas Gerais, e também do Rio de Janeiro. Segundo Faria (2006, p. 83),

Campos é colocada em posição estratégica, ponto de convergência e irradiação tanto para as aglomerações da Região Norte da província do Rio como para aquelas ao Sul de Minas Gerais, que utilizam seu porto na foz do rio Paraíba ou a estrada de Campos à Niterói para transportar seus produtos até a cidade do Rio de Janeiro. (FARIA, 2006, p. 83)

De acordo com Silva e Carvalho (2004, p. 39) “Campos despontara como centro econômico da região em função de sua expressiva produção açucareira, da concentração dos fluxos comerciais da região e de sua vasta extensão territorial.” A vila de Campos também se torna um pólo regional em função do seu forte setor agrícola, que se desenvolvia a partir das atividades relacionadas à cana-de-açúcar. A produção voltada para o mercado interno crescia constantemente, e o excedente era comercializado com o Rio de Janeiro, que tinha uma demanda crescente, sobretudo após a chegada da família real e de milhares de colonos no país, fazendo crescer a população da capital. Ainda relatam os autores:

Paralelamente à cultura da cana e seus derivados, açúcar e aguardente, era comum na planície goytacá a criação extensiva de gado e a produção de culturas ligadas ao setor de subsistência, como milho, feijão, arroz, farinha de mandioca e algodão que via de regra, estavam voltadas para o abastecimento da população local sendo que o

excedente era exportado para outras regiões. (SILVA; CARVALHO, 2004, p. 39)

Ainda de acordo com os autores, existia uma relação complementar entre “o setor exportador cuja base era a produção de açúcar” e a produção alimentar de subsistência “cujo excedente também era exportado”. Esta relação foi responsável por determinar a lógica em que caminhava o processo de acumulação na planície goytacá neste momento. Apesar de a produção canavieira estar sob domínio de uma oligarquia rural, algum comércio residual com a capital colonial já era sentido por produtores locais, ainda que a maior parte dos meios de produção estivesse controlada pela coroa.

O crescimento populacional experimentado pelo Rio de Janeiro, em função da transferência da Corte Real para o Brasil, impactou de forma significativa a produção de cana-de-açúcar e as atividades ligadas a ela. Já era possível se observar uma divisão do trabalho campo-cidade, ainda que embrionária em termos intra-regionais, visto que a exemplo do que ocorria no espaço brasileiro, o Norte Fluminense possuía núcleos urbanos ainda pouco desenvolvidos. Esta relação podia ser mais bem observada quando tratamos a relação da capital Rio de Janeiro como grande mercado consumidor, e o Norte Fluminense, eminentemente rural como produtor de cana, derivados e alimentos.

A forte demanda da cidade do Rio de Janeiro crescia significativamente com a chegada da corte e de colonos, desse modo a capital da colônia, já conformada como um centro urbano exigia cada vez mais do campo para a sua reprodução enquanto cidade. Este avanço da demanda fez também avançar as forças produtivas, que transformou subitamente a atividade canavieira na região, que passa de pequenos engenhos ou engenhocas, para engenhos com grande quantidade de capital, que se sobrepõem aos anteriores, inaugurando uma nova era, dos engenhos centrais, onde a mecanização da produção sobrepuja a artesanal.

Com o advento e introdução de novas tecnologias agrícolas e industriais, no que se refere à monocultura canavieira, ocorreu o aprimoramento da qualidade do produto e aumento de sua produção. Tais mudanças ocorreram tanto no setor agrícola quanto na política local. Na região Norte Fluminense, um dos efeitos deste processo foi a “quebra” da hegemonia espacial das pequenas lavouras, engenhocas e engenhos, bem como a subsequente incorporação destas terras pela agricultura açucareira. Por outro lado, soma-se a este processo de reordenamento da estrutura fundiária. (MORETTO, 2009, p. 37)

No bojo deste processo, o governo imperial passou a promover vilas à categoria de cidades, para estimular os produtores rurais ao deslocamento para atividades ligadas aos centros urbanos.

A partir deste processo, é possível então observar como o modo de capitalista de produção começa a se engendrar na região, ainda que ainda permanecessem muitas características da produção mercantil. Silva e Carvalho (2004, p. 43) asseveram que:

Em meio a idiosincrasias que caracterizaram a introdução do modo capitalista de produção no Norte Fluminense, surgiram os barões do açúcar: aristocracia rural cujo poder econômico fundamentava-se na tríade terras, escravos e engenhos. As peculiaridades dos barões do açúcar é que, além de importante ascensão econômica obtida em decorrência da acumulação ampliada do capital, os mesmos tiveram ainda, intensa participação na administração pública, influenciando, sobremaneira, a evolução social, econômica e política da planície norte fluminense, em especial a partir da segunda metade do século XIX.

A busca do entendimento da produção do espaço do Norte Fluminense passa necessariamente pelos Barões do Açúcar. A maior parte do que se construiu no Norte Fluminense a partir desta nova lógica da produção açucareira, tanto em termos de instrumentos técnicos ou em desenvolvimento socioeconômico, tinha alguma relação, direta ou indireta desta aristocracia rural. A infraestrutura se modifica de maneira muito forte, para viabilizar o processo de acumulação de capital, sobretudo quando nos referimos aos investimentos ligados ao transporte, que representavam valores onerosos à produção e distribuição.

Inicialmente toda a produção era escoada por transporte fluvial, sobremaneira pelo rio Paraíba do Sul, que corta o território campista, chegando a São João da Barra, onde encontra-se sua foz, em que havia um porto.

A movimentação portuária de São João da Barra esteve ligada, desde a circulação de suas primeiras embarcações, ainda no século XVIII, aos portos de Salvador, primeiramente, e depois do Rio de Janeiro, Recife e Santos. Transportando a produção açucareira de Campos, as pipas de aguardente do interior de Minas Gerais e também da própria Campos

e, no século XIX, o café produzido em São Fidélis e em Cantagalo, bem como suas próprias mercadorias – gado e açúcar –, o porto de São João da Barra foi responsável direto pelo florescimento da cidade [...] (OSCAR, 1976, p. 83)

Por ter não possuir instalações de grandes proporções, o porto de São João da Barra apresentava algumas restrições em relação à atracação, limitando-se a receber navios de no máximo 20 toneladas, e também apresentava problemas para a circulação por sua barra de pouca profundidade, restringindo-se à movimentação de embarcações nos períodos de cheia do rio Paraíba do Sul. (TSCHUDI, 1953, p. 23) É neste contexto então que a elite açucareira, principalmente na figura dos barões, decidem recorrer a uma arrojada obra de engenharia, construindo um canal que possibilitasse a conexão dos territórios de Campos e Macaé, facilitando então a comunicação destes dois centros de produção e distribuição de cana, abrindo uma nova possibilidade de escoamento da produção. O professor Soffiati Netto faz algumas considerações sobre a instalação do canal:

José Carneiro da Silva, visconde de Araruama, foi o grande animador da obra, persuadindo o governo provincial de que ela contribuiria para o dessecamento dos pantanais da região, para a fluência das águas estagnadas, para o transporte por via fluvial e para a substituição do porto de São João Barra, com foz perigosa, pelo de Macaé. Incumbido da empreitada, ele iniciou os trabalhos a 1 de outubro de 1844. Todo escavado pelo braço escravo, finalmente o canal foi inaugurado em 1861, interligando as bacias do Paraíba do Sul, da lagoa Feia e do Macaé. (SOFFIATI NETTO, 2007, p. 14)

Em consonância com os investimentos em relação à infraestrutura requerida ao processo de acumulação pelas classes dominantes, estes mesmo atores dispõem capital em outras áreas da cidade, sobretudo para evidenciar a sua supremacia econômica. Vários elementos passam a surgir na cidade de Campos dos Goytacazes, como por exemplo, o pioneiro plano de iluminação elétrica; fundação do jornal Monitor Campista; abertura de livrarias; um sistema de tratamento de água (um dos primeiros no país), etc. Sobre este tipo de investimento, vejamos a consideração de Henry Lefebvre:

Quanto aos detentores da riqueza e do poder, sentem-se sempre ameaçados. Justificam seus privilégios diante da comunidade gastando suntuosamente suas fortunas: edifícios, fundações, palácios, embelezamentos, festas. (LEFEBVRE, 2001, p. 13)

A produção de cana-de-açúcar também foi essencial para contribuir com a diversificação da produção regional, que a partir da circulação dos capitais oriundos desta atividade, promove a emergência de outras, como a indústria ceramista e o cultivo de café, que ao se unirem caracterizam o primeiro grande ciclo de desenvolvimento econômico da região, que só seria observado novamente com o surgimento do setor petrolífero no século XXI.

Este crescimento vertiginoso não se apresentou de forma contínua, isso por quê, na medida em que avança o capitalismo, sobretudo através de pressões externas por livre mercado, a região perde a força de sua capacidade competitiva. A erradicação do uso de mão de obra escrava através da lei Áurea, representa um golpe nas elites rurais, e os engenhos se veem sem a força de trabalho negra não remunerada, motor da geração de riqueza até outrora. Em consequência disso, a região passa a perder o seu poder de competição com o estado de São Paulo, levando-a em fins do século XIX a um período de declínio econômico e empobrecimento, que apresentou significativo impacto no território, pois a população negra desempregada sem direito à terra, vai iniciar o processo de ocupação de áreas periféricas, sobretudo na cidade de Campos dos Goytacazes.

3.4 ELEMENTOS DE MODERNIZAÇÃO DO TERRITÓRIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES NO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

Como pudemos observar, o século XIX se configurou como o período de chegada da produção em sua forma capitalista, que se estabelece de forma mais consistente na região no século XX, depois de um processo de transição complicado. Subjacente a este processo, percebemos também, em relação ao Estado Nacional, uma alteração na lógica estatal hegemônica brasileira, que agora se apresenta menos territorialista e mais equilibrada, se inserindo na lógica capitalista de produção, mas utilizando-se do território para o estímulo de acumulação de capital. (ARRIGHI, 1996)

Em toda a região, os antigos engenhos e engenhocas são paulatinamente substituídos pelas usinas de açúcar, momento então em que surge a indústria sucroalcooleira, apresentando um avanço das forças produtivas. Agora portanto, estamos tratando de

uma fase do capitalismo que vai se consolidar a partir da agro-indústria, sobrepujando um modelo fabril urbano-industrial.

O início do século XX marca então um impulso na reestruturação do setor, em busca de maior acumulação, que após uma queda na produção devido à crise de 1929, recebe investimentos massivos do governo de Getúlio Vargas, a partir da criação do Instituto do Açúcar e do Alcool, que financia o setor alavancando um novo e próspero ciclo de crescimento. Um exemplo destes investimentos é a Destilaria Jacques Richer, que foi instalada em Campos dos Goytacazes pelo Instituto do Açúcar e do Alcool durante a década de 1930, que apesar de possuir capacidade de produção de até 437 mil litros de álcool diários, produzia efetivamente 180 mil.

É perceptível, portanto, uma considerável dificuldade das elites regionais em promoverem a transição do sistema mercantil-escravista para o capitalista, sobretudo em relação à sustentação das atividades produtivas, fazendo com que o setor perdesse a capacidade de acumulação contínua, tendo então seu crescimento sacrificado, e quando observado ocorria via subsídios de programas estatais como observamos com o Instituto do Açúcar e do Alcool, e mais tarde com o Pró Alcool¹⁷ e o Planalsucar¹⁸, programas vinculados ao referido instituto, já na década de 1970. Neste período histórico de que estamos falando, cerca de 70% da renda gerada na região ainda era dependente do setor industrial sucroalcooleiro.

A região então experimenta uma tentativa de desenvolvimento baseado na atividade canavieira, com investimentos oriundos do Pró Alcool. Sob uma intervenção aguda do Estado brasileiro, na figura dos militares, a economia ia se expandindo no que se chamava de milagre econômico. De acordo com Cruz (2003, p. 104), a estratégia dos militares para o desenvolvimento capitalista no Brasil, se balizava na ideia de conectar as elites regionais, nacionais e internacionais; fato que pôde ser observado na região Norte Fluminense.

¹⁷ Plano de Expansão da Indústria Açucareira Nacional (elaborado entre 1963 e 1964)

¹⁸ Programa Nacional de Melhoramento de Cana-de-Açúcar (Planalsucar)

Milton Santos alerta para a ideia de integração nacional desejada pelos militares, de maneira que a produção se orientasse para o mercado internacional, como podemos ver:

[...] O golpe de Estado de 1964 todavia aparece como um marco, pois foi o movimento militar que criou as condições de uma rápida integração do País a um movimento de internacionalização que aparecia como irresistível, em escala mundial. [...] O país se torna grande exportador, tanto de produtos agrícolas não tradicionais, (soja, cítricos), parcialmente beneficiados antes de se dirigirem ao estrangeiro, quanto de produtos industrializados. A modernização agrícola, aliás, atinge, também produções tradicionais como o café, o cacau, o algodão; alcança produtos como o trigo, cujo volume plantado e colhido se multiplica; implanta-se em muitos outros setores e beneficia-se da expansão da classe média e das novas equações de um consumo popular intermitente, com o desenvolvimento da produção de frutas, verduras e hortaliças. A população aumentada, a classe média ampliada, a sedução dos pobres por um consumo diversificado e ajudado por sistemas extensivos de crédito servem como impulsão à produção industrial. Em consequência, aparecem mudanças importantes de um lado, na composição técnica do território pelos aportes maciços de investimentos em infra-estrutura, e, de outro lado, na composição orgânica do território, graças à cibernética, às biotecnologias, às novas químicas, à informática e a eletrônica. (SANTOS, 2008, p. 38)

Fica evidente então, um projeto nacional de integração atrelado ao mercado internacional. A elite canavieira regional estabelece então um acordo com a elite militar nacional, sobretudo nos investimentos do Pró Álcool, que carrega em sua essência, uma tendência desenvolvimentista para a região, evidenciando-se no imaginário da elite política local. A elite sucroalcooleira cria, através do programa estatal de financiamento, um novo projeto de controle territorial, visando manter seus privilégios e seu domínio das ações. (CRUZ, 2003)

A crise do setor, só faz evidenciar a fraqueza dos pilares que o sustentam, sobretudo quando o Brasil passa por um período de estagnação e retração econômica na década de 1980, conhecida como década perdida, e com a retração dos investimentos estatais na década de 1990, quando o Estado se descentraliza minimizando gastos, e transferindo-os à esfera privada, que viu maiores possibilidades de acumulação no interior do estado de São Paulo, por possuir técnicas de produção mais avançadas, aprofundando a crise na região, levando o setor ao colapso. Em consequência disso, a configuração territorial sofre modificações sensíveis. De acordo com Silva e Carvalho (2004, p. 65), a

consequência deste colapso “produziria ainda, grandes massas de desempregados que formariam bolsões de pobreza no entorno de algumas das principais cidades da região.”

O setor açucareiro ainda sentiria mais um duro golpe com a chegada da indústria de petróleo na região, por volta da década de 1970, que viria se consolidar na década de 1990. Em 1974 a cidade de Macaé é eleita pela Petrobras para ser a base operacional das atividades petroleiras na região. A cidade de Campos, abalada pelo colapso da indústria sucroalcooleira, que era a base de sustentação econômica do município, cria a expectativa de experimentar melhores momentos com a descoberta de petróleo na praia do Farol de São Tomé.

A chegada da indústria de petróleo na região pode ser datada ainda na década de 1970, apesar de consolidada apenas em 1990. Em 1974, a Petrobras elege a cidade de Macaé como base de operação das atividades ligadas à cadeia produtiva do petróleo.

O fato é que jorrou petróleo em mares campistas. A cidade vive momentos de alegria e os cinquenta mil trabalhadores rurais, desempregados pela entressafra do açúcar, espiam, esperançosos, a movimentação da cidade e colhem atentos, o noticiário sobre o petróleo. Todos trazem grandes esperanças e quatrocentos mil campistas esperam ansiosos os resultados da descoberta petrolífera. (PEIXOTO apud CRESPO, 2003, p.240)

Indícios apontam para uma interferência da elite sucroalcooleira junto aos militares, para manter a cidade de Campos por fora da disputa para receber as instalações da Petrobras, pois viam com maus olhos a chegada de um setor mais sofisticado e industrializado. Ainda assim, Campos não ficou imune aos impactos territoriais, já que sempre se configurou como centro econômico regional e foi atingida pelos chamados “interesses nacionais”. Cabe ressaltar que atualmente Campos desempenha papel fundamental na produção petrolífera, seja com seus campos de produção em seu litoral, ou funcionando como um nó na rede logística da produção, dando suporte a ela com atividades ligadas ao petróleo.

Dessa maneira, podemos resumir rapidamente a formação territorial de Campos da seguinte forma: i; meio natural caracterizado pelo período pré-colonial, durando até meados do século XVI, em que predominava a subsistência a partir da caça e da coleta, em que o Homem mantinha uma relação equilibrada com o meio, havendo pouco

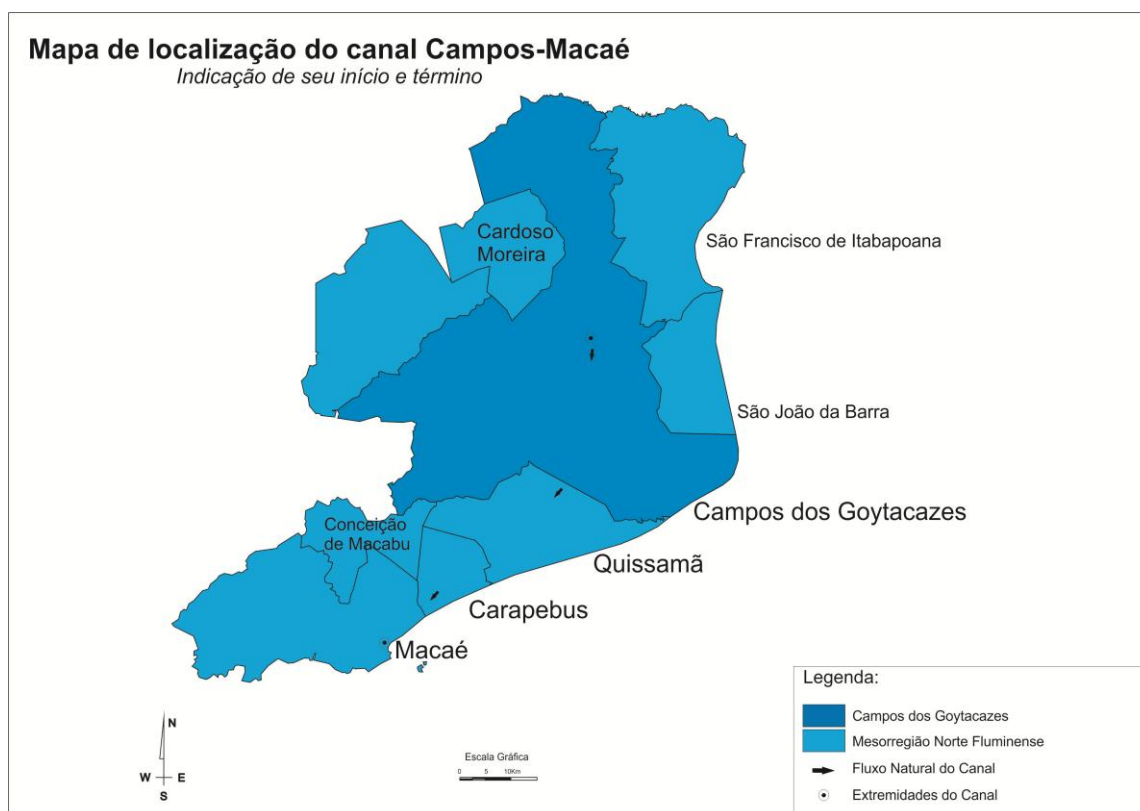
estranhamento, denotando adaptação do primeiro ao segundo. ii; Meio técnico, abrangendo o período colonial, do século XVI ao século XIX, em que se inicia com atividades exploratórias, a exemplo do Pau Brasil, e atividades artesanais, movidas à tração animal ou água, em que o homem ainda está sujeito às condições do meio. Posteriormente experimenta um avanço na produção, sobretudo de cana voltada para a exportação, balizada por relações mercantis-escravistas, já com a utilização de engenhos com máquinas a vapor, e também com preocupação com a logística de produção e distribuição, agora com o homem intervindo mais na paisagem visando facilitar a sua produção. iii; finalmente o meio técnico científico informacional no século XX, com o processamento industrial da cana de açúcar, onde o capitalismo já se encontra consolidado, e agora mais do que nunca o engenho se torna obsoleto. O Século XX também apresenta a chegada da indústria petrolífera com o domínio do homem sobre o território, inserindo-o à sua lógica de (re) produção, agora urbano-industrial.

De acordo com o histórico acima, procurou-se apresentar de que maneira a cidade de Campos dos Goytacazes se insere ao longo do tempo, na economia da região Norte Fluminense, assim como no processo de desenvolvimento econômico nacional. Para tal, perpassamos por 3 períodos técnicos, a partir da leitura da produção do espaço segundo Milton Santos que são: o meio natural, o meio técnico e o meio técnico científico informacional. Dessa maneira, acreditando ter sido criado um substrato de informações que esclareçam a formação da configuração territorial da região Norte Fluminense, e da cidade de Campos dos Goytacazes, buscaremos no tópico a seguir, apresentar o canal Campos-Macaé, como um elemento técnico de modernização territorial, dentro de um contexto político-econômico que propiciou a sua criação.

3.5 O CANAL CAMPOS-MACAÉ NO CONTEXTO DA PRODUÇÃO NA REGIÃO NORTE FLUMINENSE

Nesta seção do trabalho, pretende-se apresentar o objeto de estudo, fazendo uma breve apresentação do mesmo, com o intuito de, a partir dos elementos anteriormente abordados, ainda sem caráter analítico, demonstrar as possíveis razões para a construção de um canal artificial, tendo a cidade de Campos dos Goytacazes como seu ponto de partida, sob o ponto de vista do contexto da produção da época.

O canal Campos-Macaé é um canal artificial localizado na região Norte do Estado do Rio de Janeiro, que tem seu trajeto cortando as cidades de Campos dos Goytacazes (onde tem seu início junto ao Rio Paraíba do Sul), Quissamã, Carapebus e Macaé (onde deságua na foz do Rio Macaé). Sua construção durou cerca de vinte oito anos, entre 1844 e 1872 (SOFFIATI, 2000), tendo, imediatamente, se tornado de grande relevância para a região sobre diversos aspectos. Na cidade de Campos, sua importância não se restringe ao seu valor histórico cultural, mas também é relevante à economia sucroalcooleira da região.



Mapa 02: Indicação do ponto de abertura e término do canal Campos-Macaé. Fonte: Elaborado pelo Autor.

O canal possui cerca de 100 quilômetros de extensão e a mão de obra utilizada em sua abertura foi procedente, sobretudo dos escravos. O Campos-Macaé apresentava funções importantes inicialmente: facilitava o trânsito de passageiros, assim como o escoamento de produtos e mercadorias, também foi responsável pela redução das áreas alagadas, consideradas então, indesejáveis e propícias às enfermidades, seguindo tendências sanitárias da época, além de aumentar área agricultável com a consequente drenagem oriunda de sua construção (Teixeira e Vieira, 2006).

A obra se apresenta como uma solução encontrada para viabilizar a conexão entre as áreas de produção agrícola, industrial com outras áreas produtivas, levando matérias-primas e também a produção às zonas portuárias da Região Norte Fluminense, garantindo a integração de inúmeras áreas produtoras e comerciais, que antes encontravam pequeno raio de atuação, elevando agora, principalmente a produção de açúcar, ao circuito comercial internacional.

A construção de um canal de navegação para escoamento produtivo, não era em si uma novidade, ao passo que o desenvolvimento do comércio e da indústria já se dava, em certa medida, graças à construção de canais em várias partes do mundo desde a antiguidade.

No continente europeu, os transportes fluviais, via abertura de canais estavam em expansão desde o fim do século XVIII, dentro do processo da Revolução Industrial. Holanda e França também já haviam experimentado tal tarefa, assim como a Inglaterra que buscava escoar parte da sua produção para baratear os custos. Nos Estados Unidos, também uma rede de canais dava suporte ao escoamento produtivo para a Europa no processo de desenvolvimento econômico no período pós-independência. (MANTOUX, 2002, p. 76)

Com exemplos de sucesso em países na Europa e na América Anglo-saxônica, o Brasil, na figura do governo imperial, além de representantes dos interesses da agro-exportação, também buscavam melhores condições de transporte, que se tornavam urgentes para a integração dos mercados nacionais, em busca da conexão com o grande mercado internacional.

A construção de um canal, aproveitando as águas do Rio Paraíba do Sul, se deu pela complexa rede de rios, lagoas e estuários na enorme planície que se encontrava entre o Paraíba e o rio Macaé, que estabeleceram condições para o transporte fluvial na região. (LAMEGO, 1945, p. 34)

A necessidade em torno da viabilização do escoamento da produção de mercadorias na planície Goitacá, já tinha sido alertada por Alberto Ribeiro Lamego, na obra *O homem*

e o brejo, na qual o autor argumenta que a grande produção regional encontrava sérias dificuldades de distribuição e circulação:

“A produção de Campos, entretanto, continua em acelerado crescimento e a estrangulada foz do rio já não tem capacidade para escoá-la. Há necessidade de grandes navios. Mas êstes só poderão ancorar com segurança muito ao sul, na bela enseada de Imbetiba. Projeta-se então o canal Macaé-Campos, também visando o "dessecamento dos pantanais, que seriam utilizados para a cultura e o saneamento da região que atravessa" (LAMEGO, 1945)

Nota-se que a principal dificuldade encontrada até o século XIX, era a inexistência de um aparato técnico, uma estrutura de transportes que permitisse a movimentação de cargas provenientes da produção na baixada campista, obrigando que os caminhos percorridos pelas mercadorias fossem muito longos, até que chegassem ao porto da cidade do Rio de Janeiro, de onde partiam para o mercado nacional e internacional. A produção teria de passar por São João da Barra, de onde seguiam para o porto de Imbetiba em Macaé, em embarcações menores antes de atracar no porto do Rio. (PENHA, 2012)

A segunda metade do século XIX representou um momento histórico de grandes mudanças a respeito de algumas inovações tecnológicas, acompanhadas pelo novo desenvolvimento urbano pelo qual passava o país. A navegação foi um dos setores que acompanhou as inovações da época, com técnicas de construção de canais e eclusas, que eram para o período, recursos de extrema dificuldade de execução, sobretudo sob o ponto de vista da Engenharia, portanto tornando a construção do canal, numa das mais importantes obras do país naquele século.

O Brasil assumia um papel bem definido na divisão internacional do trabalho, produzindo matérias-primas e alimentos, principalmente. Sob esta ótica, o ensejo de ingressar na lógica capitalista do mercado internacional crescia, e com ele o desejo do Governo Imperial em posicionar o país nesta lógica. Para a existência deste panorama, era fundamental que houvessem condições que colocassem o país neste circuito, e uma dessas premissas passava pela sensível melhora da infraestrutura de transporte, fosse por

vias terrestres ou fluviais, assim como os pontos de coleta, que no caso de uma rede hídrica, eram os portos.

Com a idealização do canal, sua construção, e a consequente melhora no escoamento da produção, principalmente do açúcar, ocorreria a ampliação de propriedades, e de maiores investimentos na indústria açucareira, onde seriam introduzidos os primeiros engenhos a vapor, e posteriormente a instalação de usinas, reforçando a importância da produção canavieira na Região Norte Fluminense, como citado em seção anterior.

De fato, já em fins do século XVIII, havia se pensado na construção de um canal que pudesse facilitar o trânsito de mercadorias para aumentar a capacidade de lucro da coroa portuguesa, todavia, a construção do canal se daria apenas em fins da primeira metade do século XIX.

A Obra considerada faraônica, para os parâmetros técnicos da época, foi e continua sendo motivo de discussão e estudo, dentro da lógica que engloba a Região Norte Fluminense. Segundo Hervé Salgado Rodrigues (1988, p. 46),

(...) o canal tivera vida curta. Longamente pensado, e anos para ser construído. Basta dizer que suas obras começaram em 1844. Antes, em 1836, José Carneiro da Silva, 1º. Visconde de Araruama publicava a sua 'Memoria sobre a abertura de um novo canal para facilitar a comunicação entre a cidade de Campos e a vila de Macaé', impressa em 1836. E foi o Visconde de Araruama que arremataria, muitos anos depois, as obras do canal. A Construção do canal foi uma longa epopéia. Aberto à força muscular, pelo braço escravo, tinha 105 quilômetros e só foi inaugurado em fevereiro de 1872. (...) O canal serviu por muito pouco tempo. Logo era inaugurada a Estrada de Ferro Macaé-Campos e sua utilidade desaparecia.

Embora a obra apresentasse imenso potencial, e os esforços para sua realização fossem sem precedentes, no ano de 1851, o canal ainda não possuía condições para navegação em todos os seus trechos, causando um desconforto político imenso, levando então à sua precoce inauguração no mês de dezembro do ano de 1861, dezessete anos após o início de sua construção. Todavia, no ano de 1867 as atividades ficam completamente abandonadas, sendo que já haviam sido gastos 2.000 contos de réis, e ainda sem

condições de navegação de forma satisfatória, e apresentando diversos trechos em que sua margem havia desmoronado. (RIO DE JANEIRO, 1851:17).

A obra tinha tanta importância para a região, e também para o contexto nacional que mereceu visita prolongada do imperador Pedro II, que em suas quatro passagens pela Villa de São Salvador de Campos, destinou maior tempo dentre todas as suas viagens para conhecer o canal, em 1847, mesmo que a construção ainda não estivesse terminada. Certamente porque se tratava da maior obra de engenharia em execução no país naquele momento.

Segundo relatos da época, a viagem do imperador é minuciosamente descrita em documentos, de forma semelhante a um diário, para reconhecimento da obra ainda inacabada. Por toda sua extensão, detalhes são anotados, assim como as populações que margeavam as construções, especialmente de Campos e Macaé. Segundo esses documentos as cidades anteriormente citadas teriam enorme vantagem no comércio e no transporte da população, prosperando ainda mais a região após o término das obras do canal Campos-Macaé.

O que se observava ainda que a obra não estivesse concluída é que o canal já teria uma benfeitoria: o Rio Macaé, pouco utilizado até então, ganha importância com a construção do canal.

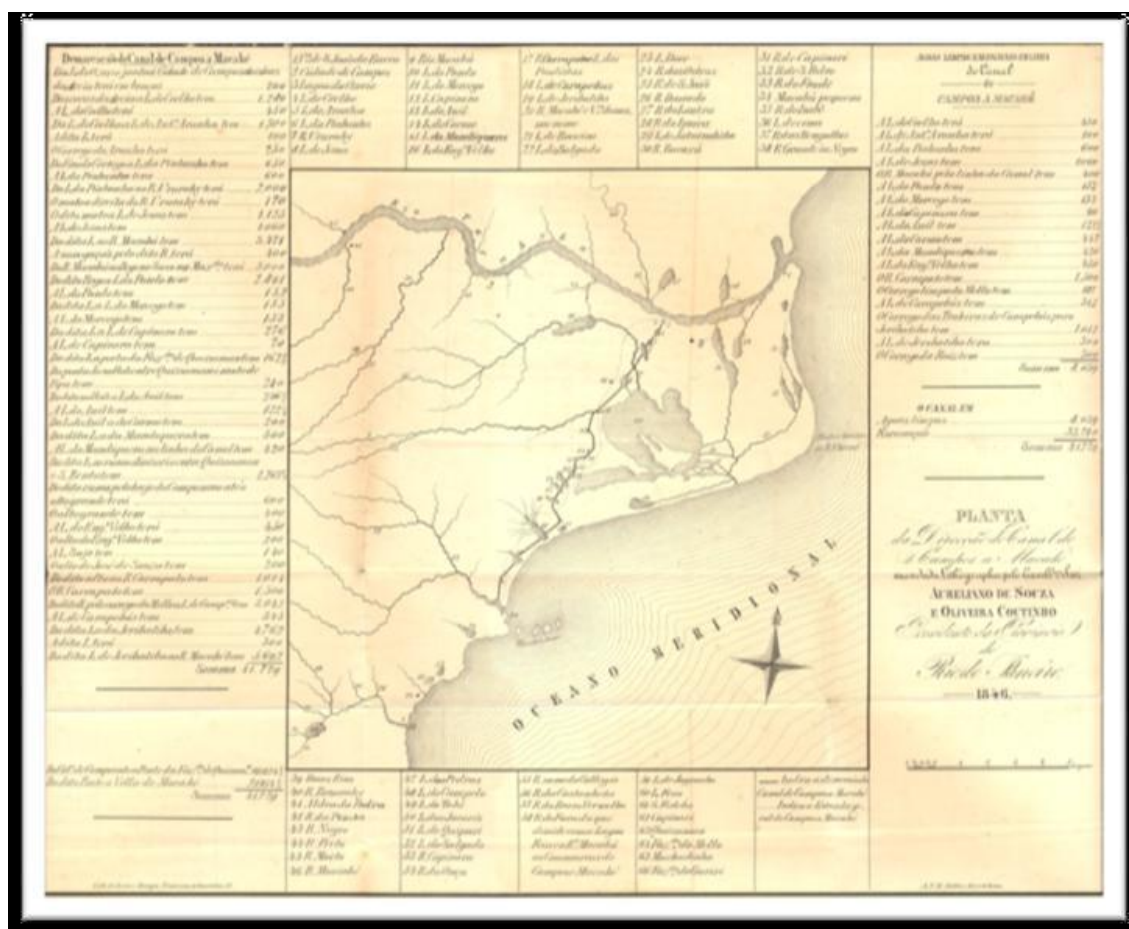


Figura 02: Mapa contendo o Canal Campos-Macaé. Fonte: Acervo do Arquivo Público Municipal Waldir Pinto de Carvalho.

O canal Campos-Macaé se torna fundamental para a historiografia das cidades em que passa seu curso, sobremaneira Campos dos Goytacazes e Macaé, municípios que mais prosperaram, e hoje apresentam uma organização territorial contida na história do canal. Sua paisagem contém histórias e memórias que remontam a política local e seus arranjos, a tecnologia utilizada para a sua construção, assim como torna flagrante o contexto da indústria açucareira, as elites dominantes e sua relação com os novos arranjos sócio-espaciais regionais.

4. O PAPEL DO CANAL CAMPOS-MACAÉ PARA A FORMAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DO NORTE FLUMINENSE: EM BUSCA DE UMA ANÁLISE.

Nesta seção do trabalho, buscar-se-á apresentar de forma mais concisa os elementos históricos, econômicos e políticos que levaram à implantação do canal Campos-Macaé, como grande obra de engenharia no contexto da produção regional, que se insere em âmbito nacional e internacional. Ao mesmo tempo, consideraremos questões acerca da inflexão dos usos do canal ao longo do tempo, traçando um panorama histórico até os dias atuais.

4.1 O CANAL CAMPOS-MACAÉ COMO LEGITIMAÇÃO DO DISCURSO DESENVOLVIMENTISTA DO ESTADO

No ano de 1808, Dom Pedro II inicia um processo de modernização da produção açucareira, na tentativa de ampliar o mercado externo brasileiro, e o Estado do Rio de Janeiro receberia no município de Quissamã, uma usina de beneficiamento de cana-de-açúcar. No decorrer do século XIX Campos e as cidades vizinhas já despontavam como a principal região produtora do país, fazendo com que no ano de 1827 houvessem cerca de setecentos engenhos, sendo que um deles a vapor, e já em 1834 teriam mais três engenhos a vapor. (Rodrigues: 1988, p. 74).

O novo contexto de ordem técnica faz com que a produção de cana-de-açúcar crescesse exponencialmente, atendendo à nova lógica brasileira frente ao mercado internacional. Contudo, o transporte de produtos da cidade de Campos para o Rio de Janeiro era custoso e extremamente complicado, já que todo o material era levado por estradas, e estas se apresentavam em condições muito ruins. De acordo com WEICHERT, 2005 (p. 261),

Havia uma estradinha, que mais merecia o nome de trilha, fazendo a ligação. Inúmeros rios sem pontes, regiões por vezes alagadiças, ou atoladoras, outras arenosas, além da longa distância tornavam o trajeto inadequado. O estado precário da via terrestre fazia com que esta na época das chuvas por vezes ficasse intransponível, principalmente para cargas. Assim acontecia Campos ficar várias vezes isolada por meses consecutivos, proporcionando grandes prejuízos (WEICHERT, 2005, p. 261).

Até a primeira metade do século XIX, todo o transporte do açúcar, principal atividade da economia campista e regional, era feita por tração animal, aumentando a preocupação de como melhorar o escoamento da produção, além de pensar uma alternativa para a entrada de diversos produtos, sobretudo no município de Campos, que a esta época apresentava condições críticas de terreno, podendo permanecer isolada por longos períodos de tempo, como salientado anteriormente.

Sob este contexto, surge, ainda que de forma embrionária, um projeto que atendesse às reivindicações de transferência de mercadorias, oriundas da região, para a capital do Império, que possuía um mercado com maior potencial de consumo, e era porta de saída de mercadorias para o mercado internacional, e tinha a vantagem logística de estar conectada ao município de Macaé, que possuía um porto, pelo oceano.

Em fins do século XVIII, já havia a indicação da viabilidade de construção de uma via fluvial entre Campos e Macaé, feita pelo bispo José Joaquim da Cunha Azeredo Coutinho. Em 1835 iniciam-se os primeiros diálogos em torno da construção de um canal entre as Villas de São Salvador de Campos e a de São João Baptista de Macahé. A intenção inicial era a construção de um canal com capacidade de extensão até a Baía de Guanabara, para facilitar o escoamento de mercadoria e passageiros, a exemplo do que ocorria concomitantemente na Europa, mas a complexidade do projeto era de impensável execução para aquele momento. (MORETTO, 2009)

Diante da possibilidade da instalação de uma obra que de fato otimizasse o transporte de mercadorias e pessoas entre as cidades de Campos e Macaé, e também com a cidade do Rio de Janeiro, representantes dos empresários do açúcar, e comerciantes liderados pelo visconde de Araruama, Jose Carneiro da Silva, iniciaram o ambicioso projeto, e começaram a abrir o canal, entre os anos de 1844 e 1850, entre obras de corte de terreno, e obras de melhoramento que se espalhavam por toda sua extensão, ainda sem atingir a navegabilidade ideal desejada.

De acordo com relatos da época,

Esta magnifica obra, a primeira neste genero (por sua grandeza e difficuldades), que a provincia tem emprehendido, teve principio no dia 3 de março de 1845, sob a presidencia do senador Aurelianno, e o seu quasi maravilhoso progresso tem sido devido, pelo que me informão, tanto á actividade e animação do mesmo presidente, como ao zelo e perseverança dos cidadãos dos dous municipios limitrophes, que tem arrematado as diversas proçoes della, e aos esforços e sabedoria da commissão nomeada para superintender a estes trabalhos. (FREIRE, 1847, p. 46)

De acordo com Mello, ainda inacabado o canal se encontrava obstruído, e em seu fundo haviam depósitos de lodo e areia, e suas águas estavam coberta por vegetais, demonstrando abandono e pífio estado de conservação, atravessava lagoas e brejos modificando o traçado original de muitos corpos hídricos da região, e não apresentava grande serventia, apenas para alguns moradores sertanejos que conduziam em suas águas madeiras, lenha, farinha, legumes e outros volumes. (MELLO, 1886)

Para além da motivação logística/econômica, a construção do canal Campos-Macaé apresentava alto teor ideológico, sobretudo pela importância política da obra, considerada por muitos uma epopéia, que representava benefícios econômicos, além de apresentar grande dificuldade técnica na sua construção, tornando-se então um símbolo de civilização, que significaria prosperidade para a província, e motivo de orgulho nacional.

Neste mesmo período, obras semelhantes, mas de porte sensivelmente menores, estavam ocorrendo no sul fluminense. O canal de Itaguaí ligaria localidade de mesmo nome ao porto do Casaca, nas proximidade da foz do rio Itaguaí. Na década de 30 do século XVIII, em Campos, nascia o Canal do Nogueira, contudo a construção do canal Campos-Macaé parecia de fato apresentar vantagens muito maiores com sua construção, chegando a ser chamado de Veneza Brasileira pelo presidente da província. (PENHA, 2012)

A obra de fato levava a um imaginário de prosperidade, de tal modo, o Barão de Araruama em defesa às vantagens que a construção do canal traria para o

desenvolvimento da indústria e o comércio locais, faz um paralelo exaltando obras que eram referências internacionais como os templos da Babilônia, também referindo-se aos canais do egípcios e chineses, além de galerias subterrâneas na Europa, e os incontáveis canais construídos pela França.

A idealização, projeto e execução da obra de um canal de grande porte na planície goitacá, serviria, pois para representar a redenção à exploração e atraso que teriam sido causados pela colonização, e a partir deste momento, não somente a região, mas o Brasil, entraria para o hall de nações civilizadas, ratificando ainda mais a necessidade de tal obra.

Ainda de acordo com o Barão, José Carneiro da Silva, a construção do canal, representava a cristalização do espírito industrial na nação, que acabava de deixar a condição de colônia, e possuía um futuro mais que promissor, diante das possibilidades de riquezas naturais em seu território. Em suas palavras,

(...) a abertura do Canal de Campos a Macaé (...) e a ponte sobre o rio Parahyba; os privilégios concedidos à Companhia de Navegação, Comércio e Colonização do Rio-Doce e seus afluentes; a Companhia de Niterói para navegação por vapor em suas enseadas e rios; a de Gongo-soco para a mineração; (...) tudo isto nos dá as mais belas fundadas esperanças de vermos dentro de pouco tempo o comércio interior deste belo País nada ter a invejar aos daquelas potências que se acham mais avançadas na carreira da indústria, e civilização. (Silva, 1819, p.29)

O grande desejo, e todo o empenho dos atores envolvidos na idealização e construção do canal Campos-Macaé, indica a grande expectativa que se criou em torno da obra, e que existia a ideia de que o volume de exportações de produtos da região para a capital seria considerável. Em fins do século XVIII, o volume de mercadorias transportadas do interior do estado para a cidade do Rio de Janeiro, confirmava uma rede comercial que abastecia a capital.

Neste momento, portanto, as condições de demanda para a construção do canal são criadas, e a junção de fatores políticos, ideológicos e, sobretudo, econômicos, fizeram com que a região recebesse uma série de recursos públicos para que pudesse se realizar a obra, que tivera início em princípios da década de 40 do século XVIII.

4.2 ATORES RESPONSÁVEIS PELA CONSTRUÇÃO DO CANAL

A decisão de construir o canal Campos-Macaé não significou sua implantação imediatamente após a autorização de seu projeto. O engenheiro Henrique Luiz de Niemeyer Bellegarde, encarregado pelo traçado do canal, faleceu, e com isso as obras não iniciaram no tempo previsto, tendo então, o projeto, sua retomada em 1843 quando finalmente seria instituída a comissão responsável pela obra.

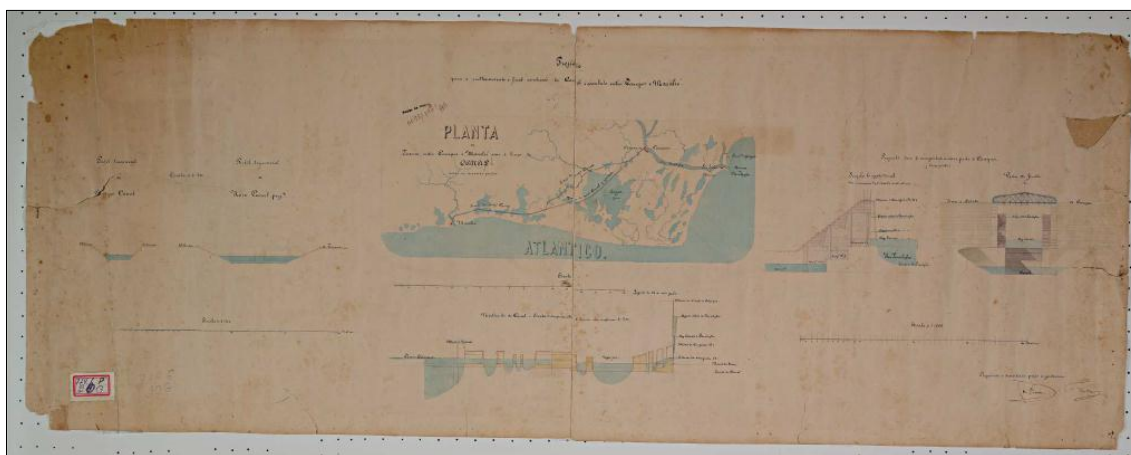


Figura 03: Planta definida do canal Campos-Macaé (1854). Fonte: Arquivo Nacional

No ano de 1844, através da lei nº 333 de 11 de maio, o governo central concedia um crédito de 1432 contos de réis para a construção do canal Campos-Macaé. A considerável quantia destinada à obra ficava próxima dos valores destinados para as despesas gerais da província dos Goytacazes num período de cinco anos. De acordo com Penha,

“Atendendo às solicitações que partiam dos chefes políticos locais, em 19 de outubro de 1837, a Assembléia Legislativa Provincial autorizou, através do decreto no 85, que se fizessem as despesas necessárias para ‘o levantamento da planta de um canal que partindo das imediações da cidade de Campos dos Goytacazes se dirija ao porto da Vila de Macaé e daí seguindo até São João de Macaé venha sair no porto das Caixas ou n’outro qualquer porto da Bahia de Niterói’. As obras foram iniciadas em outubro de 1844 e em 1862 o canal foi aberto ao trânsito, antes mesmo de ser concluído. Percorria, dentro do município de Macaé, as freguesias de Quissamã, Barreto, Carapebus e a freguesia da cidade. Com aproximadamente 105 Km de extensão, foi supervisionado por d. Pedro II que esteve em Quissamã. Para sua construção foi aberto um crédito de 1. 432:000\$00, segundo a Lei

Provincial de 11 de maio de 1844. Ao longo dos quase trinta anos transcorridos entre o início das obras do canal, em 1844, e sua inauguração, em 1872, os influentes fazendeiros da região investiram esforços, força política e capitais na construção daquela que seria uma das maiores obras de engenharia já aprovadas pelo Governo Imperial e cuja execução era deixada a cargo dos negociante e fazendeiros locais”. (PENHA,2012, p. 154)

Inicialmente todo o orçamento da obra, assim como a coordenação da mesma, ficava sob responsabilidade de José Carneiro - que mais tarde obteria o título de Barão de Araruama - fato que se se estendeu por 20 anos. José Carneiro coordenou a obra, assim como os responsáveis técnicos por ela, e mobilizou os agricultores e comerciantes dos municípios envolvidos na obra, ressaltando as vantagens que o canal traria, entre elas o saneamento a partir da drenagem de áreas alagadiças, permitindo o controle de doenças por exemplo. A obra foi seccionada e eram feitas as entregas por trechos, ainda a encargo do Barão de Araruama, e a inspeção da obra era feita pela Diretoria de Obras Públicas da província. A empresa responsável pela construção era a Companhia Industrial.

Em informações do Livro de Contas Correntes da Tesouraria da Província do Rio de Janeiro, encontram-se 49 contratos de arrematação, sendo que três destes se referiam à construção de pontes, e outros cinco se referiam aos exames da obra, que seriam encarregados aos corretores Antonio Joaquim de Souza e Jacynto Vieira do Couto Soares, além do inspetor das obras coronel Ernesto Augusto Cezar Eduardo de Miranda e ao engenheiro André Alves Pereira Ribeiro Cirne e ao barão de Araruama. A maior parte das arrematações ocorreu entre os anos de 1846 e 1848, e não em 1845 quando há o início das obras. (PENHA, 2012, p. 89)

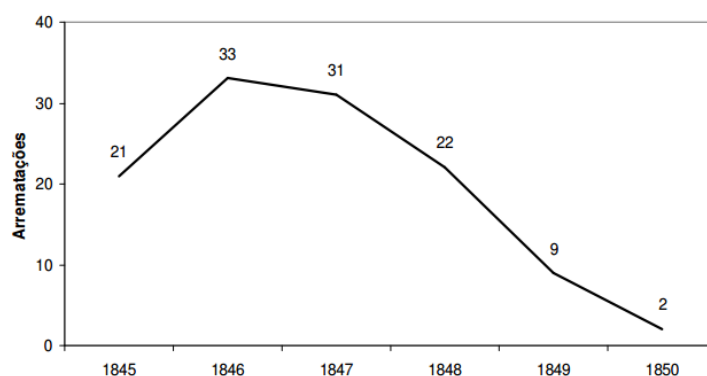


Figura 04: Contratos de Construção do canal Campos-Macaé 1845-1850
Fonte: APERJ

Em relatório enviado à Assembleia Legislativa Provincial, em 1846, Aureliano Coutinho apresentou vantagens da construção do canal, que assim que fosse concluída, serviria como principal saída da produção regional através do porto de Imbetiba em Macaé. As obras então,

(...) deveriam continuar de Macaé ao rio Macacú, como creio ser muito possível à vista das explorações, que esta última linha já ordenei, e cujos trabalhos já estão em andamento, devendo ele vir de Macaé à lagoa de Imboassica, às cabeceiras do rio das Ostras, ao de São João, à lagoa de Juturnaíba, rio Bacachá Grande, Madre de Deus, Rio Bonito, Porto das Caixas, rio Macacú, aproveitando seu curso as lagoas e mais águas limpas, que puder encontrar. (RIBEYROLLES, 1980, p. 33)

Artigos como açúcar, madeiras, farinha, e outros seguiriam em balsas, pranchas e canoas até Macaé, local onde seria feita a transferência da carga para outras embarcações de maior porte que seriam responsáveis pelo transporte com destino, principalmente ao porto da capital, Rio de Janeiro.

Quando se trata de vias fluviais, o referido canal se apresentava como a obra mais importante na província, e era notável o esmero e dedicação do visconde de Araruama na construção de tal obra. Entretanto, devido à sua magnitude, a construção do canal Campos-Macaé se deu de maneira muito difícil, pois apresentava inúmeros problemas técnicos, sobretudo pelo solo alagadiço que precisava ser cortado. Ainda assim o canal se apresentava como a melhor opção de escoamento da produção regional, mesmo com os entraves apresentados durante a realização de sua construção.

Segundo Penha (2012, p. 162), [...] “a fala provincial vislumbrava a ‘completa e franca navegação [do canal] em todas as suas linhas’ e considerava como vantagem o grande lucro de ter esgotado imensos pântanos que prejudicavam a saúde pública”.

Neste período era muito comum que fazendeiros e negociantes de modo geral ficassem responsáveis pelos investimentos em infraestrutura, aliado com o investimento público, sob o ponto de vista financeiro, e, sobretudo em relação às concessões necessárias para a viabilização da obra.

Estas relações público/privado revelam uma série de interesses e disputas em torno da construção do canal, principalmente em relação ao delineamento das possibilidades de investimentos que partiriam das elites rurais do estado do Rio de Janeiro, a exemplo do Engenho Central de Quissamã no ano de 1875, que se deveu à união de capitais familiares inicialmente e posteriormente capitais públicos a partir da articulação com o Governo Imperial.

No âmbito do canteiro de obras, todos os trabalhos de escavação e abertura do canal, eram executados por mão de obra humana, revelando a pouca utilização de artefatos tecnológicos, como a máquina a vapor, que acabara de ser criada na Europa.

A força de trabalho era oriunda sobremaneira dos escravos, mas há relatos de que também existiam trabalhadores livres na construção do canal. De acordo com estudiosos da área, o canal Campos-Macaé, é provavelmente a maior e mais importante obra de engenharia do país no século XIX, idealizada por brasileiros, e implantada por brasileiros, tendo de fora do país, ferramentas, em sua maior parte inglesas, além de escravos que vinham da África. (WEICHERT, 2005)



Figura 05: Imagem de trabalhadores na escavação do Canal Campos-Macaé.

Fonte: Google.com.

Não encontramos registros em relação à tecnologia utilizada para a construção do canal, entretanto acredita-se que por ser uma obra majestosa, foi preciso que se criassem diversas soluções de acordo com a demanda de cada trecho da obra, sobretudo em relação ao solo, que se modificava bastante pelo seu percurso.

4.3 OBSOLESCÊNCIA DO CANAL CAMPOS-MACAÉ: A CHEGADA DA FERROVIA

Sob o ponto de vista da Revolução Industrial, a máquina a vapor, solapou qualquer objeto técnico criado, e mudaria então de forma radical as estruturas políticas, econômicas e sociais através das estradas de ferro. Para Hobsbawn (1977, p. 72)

A estrada de ferro arrasta sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes tornando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo; era o próprio símbolo do triunfo do Homem pela tecnologia.

Salientamos anteriormente que o canal foi concebido como uma obra de extrema importância para a região Norte Fluminense, tendo como destaque as cidades de Campos dos Goytacazes, Quissamã, Carapebus e Macaé, que tem em seu território a marca do progresso que representava a grandiosa obra, que tinha imbuída em sua instalação, um fator ideológico muito presente, representando à época ideais de civilização e progresso nacional, tornando portanto o canal em um feito da engenharia revestido de simbologia.

Embora a construção estivesse alinhada com tais ideais, a dificuldade em projetar e executar tal obra se mostrou de imensa dificuldade, e o canal leva aproximadamente vinte e oito anos para ter todo o seu percurso cortado e escavado, tempo suficiente para que já na época de sua inauguração se tornasse um equipamento quase anacrônico, visto que foi utilizado por apenas dois anos com suas funções iniciais. Credita-se a esse fato a conjuntura econômico-política da segunda metade do século XIX, em que havia grade demanda de agroexportação, além da emergência de diferentes capitais, que agora

começariam a ser investidos na construção de estradas de ferro, que haviam se tornado no novo paradigma técnico-logístico do período.

É preciso ressaltar também o surgimento de muitos problemas de ordem técnica, resultado de estudos topográficos inconsistentes, e o abandono da construção de eclusas previstas no esboço inicial do projeto, além do desafio que se constituía a obra em si, por sua grande extensão, e por ter diferentes frentes de trabalho por seu curso, tendo diferentes trechos concluídos por fazendeiros da região, muitos deles inacabados, ou apresentando problemas de navegação, que contribuíram para levar o canal Campos-Macaé ao abandono.

A obra já havia sido precocemente abandonada em meados da década de 1850, pouco depois do início das suas atividades, entretanto reparos justificavam-se, assim como novos investimentos, visto que já haviam sido despendidos mil e quatrocentos contos até o momento na construção. O canal, ainda em fase embrionária já sofria desprestígio por parte de alguns deputados provinciais, que consideravam que sua construção muito custosa, para que somente alguns moradores locais pudessem colher vantagens oferecidas pela sua instalação.

Em fins da década de 1850, entretanto, a construção do canal novamente se restaura. O próprio Barão de Araruama, agora Visconde de Araruama arrematou a obra, firmando então novos contratos para finalização da construção do canal Campos-Macaé, além da execução de serviços de conservação, limpeza e manutenção dos trechos já executados, tendo em vista a necessidade de estabelecer o quanto antes a navegação livre em toda sua extensão.

Nos idos da década de 1860, alguns trechos do canal já se encontravam disponíveis para navegação, mas ainda não de forma satisfatória, pois a obra ainda não se encontrava concluída. Todavia, momentaneamente, ainda que o canal não houvesse sido completamente escavado, era comum fazer baldeação nos trechos navegáveis, tanto para o transporte de cargas, ou de passageiros, que se realizava em carruagens ou lombos de animais, para os dois casos.

A obra já se apresentava custosa para a província, que já chegava à importância de quase dois mil réis, valor que atingia praticamente o dobro do que se havia orçado, portanto não apresentando benefícios e vantagens esperados mediante a sua realização.

De maneira surpreendente, o canal atravessara a década de 1850 sem ainda oferecer a navegação que se pretendia obter a partir de sua instalação, mesmo que houvesse grande esforço por parte do barão de Araruama. Já neste momento, acreditava-se que o insucesso da instalação do canal seria verdadeiro, principalmente sob o ponto de vista técnico de sua construção, contudo a obra seguiu em decorrência de sua concepção e realização se darem claramente por motivos político-ideológicos.

Concorrentes ao contexto supracitado, a lei Eusébio de Queirós havia instituído a proibição do tráfico de escravos, apontando para a tendência da abolição da escravatura, o que inviabilizaria a obra, em parte, por falta de mão de obra abundante e barata, fomentando novos investimentos em infraestrutura para prosseguimento da construção. Para além disso, o governo imperial passaria, já na década de 1850, a investir capitais para a construção de estradas de ferro, ainda que não fossem na região Norte Fluminense, mas já havia a indicação que cedo ou tarde a nova representação da civilização chegaria na planície.



Figura 06: Estrada de ferro Carangola, 1879. Fonte: Biblioteca Municipal Nilo Peçanha.

A década de 1870, traria ainda novos contornos no processo de instalação do canal Campos-Macaé. O Empréstimo conseguido com a província havia se esgotado, e as obras de conclusão, e melhoramento de trechos danificados, cessou novamente em 1874, quando todo o processo já se encontrava sob concessão da companhia União Industrial, que entrara em falência, causando um impasse na administração provincial, diante da emergência das ferrovias, colocando em xeque a finalização das obras do canal.



Figura 07: Ação do canal Campos/Macaé, documento deferido assim que o canal foi aberto, em 1870, quando o mesmo ainda era navegável e onde passava barco a vapor. Fonte: <http://www.ururau.com.br/>.

O curto período de tempo em que o canal foi utilizado deveu-se à construção e início das atividades da Estrada de Ferro Campos-Macaé, que havia sido inaugurada em 1875, apenas três anos após a conclusão dos quase trinta anos de obra que foram um dos motivos de sua derrocada. Vários problemas estruturais podiam ser vistos no canal, o que desencorajava a sua utilização, além de a viagem feita pelo canal durar entre dez e treze horas, enquanto o percurso pela estrada de ferro era de aproximadamente quatro horas, cerca de um terço em comparação com a hidrovia. (PENHA, 2012, p. 165)

A ferrovia, em todo o mundo, teve um papel essencial como meio técnico na (re) estruturação das bases de produção, sobretudo como propulsor de expansão do alcance do capital, pois se apresentava como uma forma barata e rápida de transporte, em que a minimização nos custos da realização da produção e circulação, permite criar espaço novo para acumulação. Em contrapartida, a acumulação capitalista tende a ser geograficamente expansível, e assim o faz, pela progressiva redução do custo com transporte e comunicação. (Harvey, 2005)

As ferrovias, sem dúvida, se transformaram em fatores indispensáveis no processo de expansão da economia de mercado, sobremaneira por se tornar o principal elemento de conexão entre os centros de produção ou distribuição de produtos advindos da indústria, com o mercado consumidor.

Penha destaca que,

Naquele ano de 1872 o canal fora dado como concluído, para três anos depois de sua conclusão ser posta em funcionamento a Estrada de Ferro Macaé-Campos. Em Macaé passava pelas estações Sant'Anna, Carapebus, Santa Fé de Macabú e chegava a Campos. Interligada a ela, estava alinha férrea agrícola do Engenho Central de Quissamã, por onde escoava a produção do engenho de mesmo nome. [...] A administração provincial havia cessado as despesas com a obra; os problemas, sobretudo de drenagem eram desencorajadores. [...] Ao referir-se ao canal em 1877, cinco anos depois da sua inauguração, o diretor do Jornal da Bahia em viagem a Quissamã pela Estrada de ferro escrevia que a linha férrea ia margeando quase sempre o célebre canal Campos-Macaé 'que ainda permite navegação pequena, porém que em alguns lugares está quase seco'. (2012, p. 172)

Como esclarece Soffiati (2007, p.14) a construção da estrada de ferro Campos-Macaé tornou-o obsoleto poucos anos depois. Os avanços das forças produtivas regionais impulsionaram sistema de transporte para outro patamar, agora sob a lógica ferroviária, que começava a se instalar pelo território brasileiro assim como no Norte Fluminense. Dessa maneira, o canal Campos-Macaé passava a ter uma função essencialmente de drenagem de terras alagadas visando o aumento de áreas agricultáveis, para a atividade canavieira, e perdia cada vez mais seu posto na lógica de transporte da produção para as ferrovias, que se mostravam mais eficientes e competitivas.

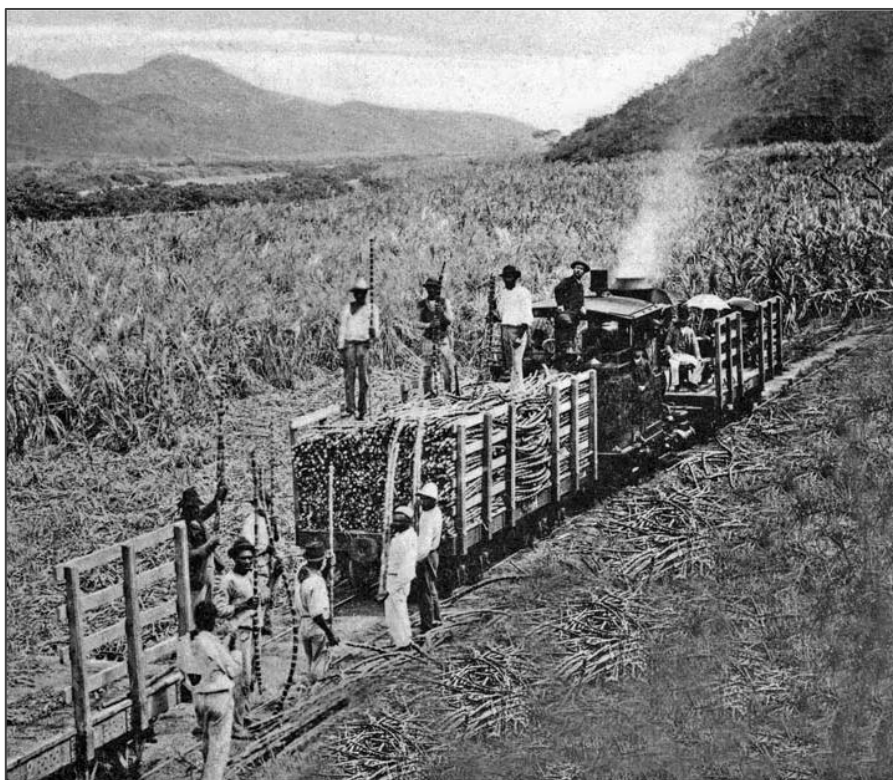


Figura 08: escoamento de cana de açúcar na rede ferroviária da baixada campista. Fonte: <http://www.tramz.com/br/cg/cgp.html>

Conforme relatos de Rodrigues, em 1882, fica decidido que o transporte pelas águas do canal já não se fazia necessário, e em 1874, ano que antecede a inauguração da estrada de ferro Campos-Macaé, rescindiu-se o contrato com a empresa responsável pelo transporte no canal. A construção de ferrovias era menos custosa e mais veloz que a construção de canais, e apresentavam velocidade mais elevada, levando os canais fluviais ao desuso. (RODRIGUES, 1988).

A dificuldade de navegabilidade, os problemas de ordem técnica, os sucessivos erros de execução, a ampliação do prazo para a entrega da obra por duas décadas, a necessidade de investimentos vultosos e a coincidente instalação da estrada de ferro Campos-Macaé contribuíram decisivamente para o abandono do canal. Segundo Lamego (1945, p. 87)

A sua inauguração em 1872 começa a atrair a produção que por ele desce em fieiras de pranchas e até em vapores. Mas de pouca serventia será o canal que, atravessando restingas e alagadiços, é logo obstruído de periperís, tiriricas e tabúas, ou assoreado de areias. Os seus 109 quilômetros vão ser de pronto inutilizados com a estrada de ferro.

O ano de 1875 marca o total esquecimento do canal Campos-Macaé em função do encerramento de suas atividades. Foram aproximadamente dois mil contos de réis investidos na sua construção, que acabaram não apresentando o retorno que se esperava. Aliada à chegada da ferrovia, a construção de rodovias também ajudou a inutilizar o canal, forçando-o à mudança de função, transformando-se em um canal de drenagem, a partir da proposta do aprofundamento de suas águas na última década do século XIX, sendo executado somente na terceira década do século seguinte, integrando-o a uma rede de canais e comportas administrada pela comissão de Saneamento da Baixada Campista (MORETTO, 2010)

4.4 REFUNCIONALIZAÇÃO E (RE) SIGNIFICAÇÃO DO CANAL CAMPOS-MACAÉ

O canal é inicialmente pensado para ser uma via de transporte, tanto de pessoas como de mercadorias, que na realidade foi a maior motivação da elite da época, diante da necessidade de acelerar o escoamento da produção, principalmente de produtos oriundos da cana de açúcar.

Contudo, diante das dificuldades para a construção do canal, além de sua custosa manutenção, após a instalação da primeira ferrovia na região (assunto abordado anteriormente), o canal perde sua função inicial e se modifica, assumindo principalmente em áreas urbanas, um caráter paisagístico.

Logo após o seu abandono, o canal Campos-Macaé, também conhecido na região como “canal do cula”, deixou de servir para a navegação, e para além de sua função paisagística, também assumiu a função de ser um canal de drenagem, com o objetivo de sanear a região, seguindo tendências sanitaristas da época, e também aumentar áreas agricultáveis.

De forma muito latente, a chegada e concorrência da estrada de ferro, em muito explica a decadência do canal Campos-Macaé. Entretanto, as dificuldades para sua manutenção contribuíram também para a interrupção do trânsito de embarcações em suas águas. O assoreamento é um dos piores inimigos à sua utilização.

A princípio, pensa-se em um acabamento mais refinado em suas margens, algo que pudesse evitar o desmoronamento das encostas. Lamego (1945, p. 56) indica que em 1891, Júlio Feydit propõe na sessão da Câmara de 31 de Dezembro, que se abrisse concorrência para o aprofundamento das águas do canal.

Saturnino de Brito¹⁹, no início do século XX inicia um plano de urbanização para o canal Campos-Macaé. Em consonância com ideias republicanas, e com a importação de modelos urbanísticos que prezavam pelo embelezamento da cidade, o engenheiro buscava solucionar problemas ligados à insalubridade que atingiam o centro urbano, mas ao mesmo tempo prezava por uma estetização da paisagem.

Todavia, as obras propostas para alargar o canal, e rebaixar seu leito, propostas na ocasião por Feydit, somente se concretizaram em fins da década de 1920 e início da década de 1930. Agora, sob uma lógica predominantemente urbana, e completamente inserido nela, o canal é incorporado à cidade, se tornando fator essencial a qualquer projeto urbano que fosse proposto. Em 1929, finalmente se iniciaram as intervenções para alargamento e rebaixamento do canal, objetivando aumentar o volume de drenagem do rio Paraíba do Sul nos períodos de cheia. Neste momento, se concretiza um dos processos de refuncionalização do canal, pensado já no final do século XIX.

Contudo, não somente esta era a questão em torno do canal Campos-Macaé, tornando-o alvo constante de discussões, sobretudo em relação à sua manutenção. Em meados da década de 1930, a imprensa local questiona o estado de abandono do canal, que não apresenta pontes suficientes, e tem uma vegetação que cresce de maneira desordenada. Neste contexto, cresce a expectativa por intervenções que alinhem o canal a um padrão estético urbano, visando embelezar a si mesmo, e a cidade.

¹⁹ Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, conhecido como "Saturnino de Brito", era campista, e se tornou engenheiro realizando alguns dos mais importantes estudos de saneamento básico e urbanismo em várias cidades do país, sendo considerado o "pioneiro da Engenharia Sanitária e Ambiental no Brasil".

O período que compreende desde o ano de 1935, até meados dos anos de 1970, ficou marcado no Brasil pela implementação de projetos grandiosos em relação à drenagem, frutos do contexto institucional da revolução de 1930. Destacamos aqui a criação do Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS), em 4 de julho de 1940. As atividades do DNOS incluíam as atribuições da política nacional de saneamento geral e básico (rural e urbano), que previa controle de áreas inundadas, erradicação de doenças, recuperação de área de aproveitamento agrícola, entre outros. (CARNEIRO, 2009, p. 90)

A baixada campista recebeu muitas intervenções do DNOS, que provocou uma série de mudanças na dinâmica hídrica local, atendendo, sobretudo, interesses das usinas açucareiras, que necessitavam de maior área agricultável, e também de água disponível para irrigação das lavouras. Neste contexto, o canal Campos-Macaé, apresenta uma importante inflexão no seu uso, que passa de canal de navegação, para um canal que se insere na lógica de um canal de drenagem de áreas alagadas.

Em meados do século XX o então prefeito Salo Brand idealizou um amplo projeto de reurbanização da cidade de Campos, fazendo do canal Campos-Macaé um ambiente harmonioso como demonstrado na imagem a seguir. Nos idos da década de 1940, um projeto urbanístico para a cidade de Campos dos Goytacazes é elaborado por Abelardo Coimbra Bueno. O canal Campos-Macaé, tem posição geográfica central na cidade de Campos, cortando vias importantes do centro urbano. Nesse diapasão, o canal se torna centro das discussões urbanísticas. Abelardo Coimbra Bueno insere o canal em seu projeto, valorizando sua perspectiva paisagística, visando à construção de um parque, em forma de jardim que se chamaria Jardim de Alá, que mais tarde recebe o nome de parque Alberto Sampaio. (TEIXEIRA, 2006)



Figura 09: Canal Campos-Macaé em trecho urbano da cidade de Campos dos Goytacazes, no período em que ganha o nome de Jardim de Alá. Fonte: Google.com.

Dessa maneira, podemos observar que as preocupações urbanísticas da época revestiam-se de um discurso alinhado à ideia de modernidade, como representação do progresso, e é justamente nesta lógica que a paisagem do canal Campos-Macaé se insere, repleta de ideologias e significados, sobretudo em seu trecho urbano, aderindo os aspectos estéticos que se destacavam e os elementos arquitetônicos faziam questão de evidenciar.

Pode-se dizer que o século XX representou um período onde há uma grande preocupação com os elementos paisagísticos urbanos, sobretudo na segunda metade do século, quando a urbanização se acentua. Dessa maneira, a história de uma cidade pode ser observada, em parte, por seus elementos paisagísticos, pois eles expressam em grande medida os cenários da vida social urbana e refletem os conceitos culturais do momento de sua implantação, de acordo com os atores dominantes. (FERREIRA, 2005)

Podemos dizer então, que o imponente canal Campos-Macaé, inicia o século XX, como uma importante peça da trama urbana, tornando-se um referencial fundamental para os projetos paisagísticos que ainda seriam propostos na cidade de Campos. Até este

momento, o canal ainda passa por um processo de agregação de valores históricos, justificando então a sua integração à paisagem urbana, pois servia de elemento de rememoração do período econômico pujante a que o município havia passado no século anterior.

Observa-se aqui então, que, novamente o canal Campos-Macaé se transforma enquanto elemento componente do espaço urbano, que agora, serve, para além de drenar áreas alagadiças e inundadas, também como fator de embelezamento da cidade. De qualquer modo, enquanto corre o século XX, o canal vai perdendo, e se distanciando cada vez mais de sua função original como hidrovía.

Em períodos posteriores, em função do processo contínuo de produção da cidade, o espaço do canal Campos-Macaé vai sendo apropriado por diferentes grupos, que dentro do processo de acumulação capitalista apresentam objetivos diferentes, e portanto vai se modificando ao longo do tempo, e se distanciando inclusive da sua existência como um elemento paisagístico.

Dentro deste processo, o canal se insere totalmente sob a perspectiva urbana, e agora, passa a dar espaço de sua margem para a construção de avenidas, passando de um lugar de contemplação, um local atraente, a um dos trechos mais desgastados de todo o seu percurso. Visando a obtenção de recursos, vem à tona a proposta de transformar o agora chamado “valão” em um local agradável.

Ainda herança deste tempo de manutenção da memória do canal, hoje podemos perceber alguns ipês que vão se destacando na paisagem quando florescem, entretanto cada vez mais é crescente a necessidade de suprimir os últimos resquícios do período colonial ainda existentes.



Figura 10: Destaque para um ipê na margem do canal. Fonte: Google.com

A produção do espaço urbano, a partir da construção de edifícios novos, alargamento das vias, obras de calçamento, iluminação de jardins e parques era cada vez mais fomentada e desejada. Havia claramente uma busca por uma cidade moderna. Na planície Goitacá, o canal Campos-Macaé foi se distanciando de sua missão inicial que tinha o objetivo de integrar o interior do estado, e ligando o interior ao litoral, faria a conexão necessária com a capital, Rio de Janeiro, através de uma estrutura portuária, o que seria suficiente para inserir a região Norte Fluminense na lógica produtiva agroexportadora, desejo da elite local. (TEIXEIRA, 2006)

4.5 SITUAÇÃO ATUAL

O final do século XX, especialmente a partir da década de 1980, marca uma nova relação entre a cidade de Campos dos Goytacazes e o canal. Como já referido anteriormente, o canal passa a ser chamado com maior frequência de “valão”, alcunha popular pejorativa que demonstra a nova relação que se cria com o canal. As novas vias de trânsito criadas rente a trajetória do canal são designadas como “beira-valão”.

O comum discurso sobre o canal, como um recipiente de resíduos residenciais, comerciais e industriais, transformou a antiga hidrovia que garantiu a circulação de

mercadorias entre a cidade de Campos e a corte, que já havia sido objeto de projetos de saneamento e paisagísticos, em um elemento insalubre, indesejável, portanto agora desnecessário para a composição do cenário da urbe. É nesta direção que o discurso oficial do poder público caminha: cobrir o canal centenário para tornar mais agradável o ambiente urbano.

O antigo jardim de Alá passa a se chamar neste momento Parque Alberto Sampaio²⁰, sofrendo alterações sensíveis, deixando de ser uma área verde, sendo encoberta por concreto, do trecho que vai do início do canal, junto ao rio Paraíba do Sul, até a avenida Tenente Coronel Cardoso (rua Formosa), com aproximadamente 400 metros, sob a premissa de se tornar um espaço destinado a funções recreativas e culturais, de acordo com o jornal Monitor Campista em edição de 1988.

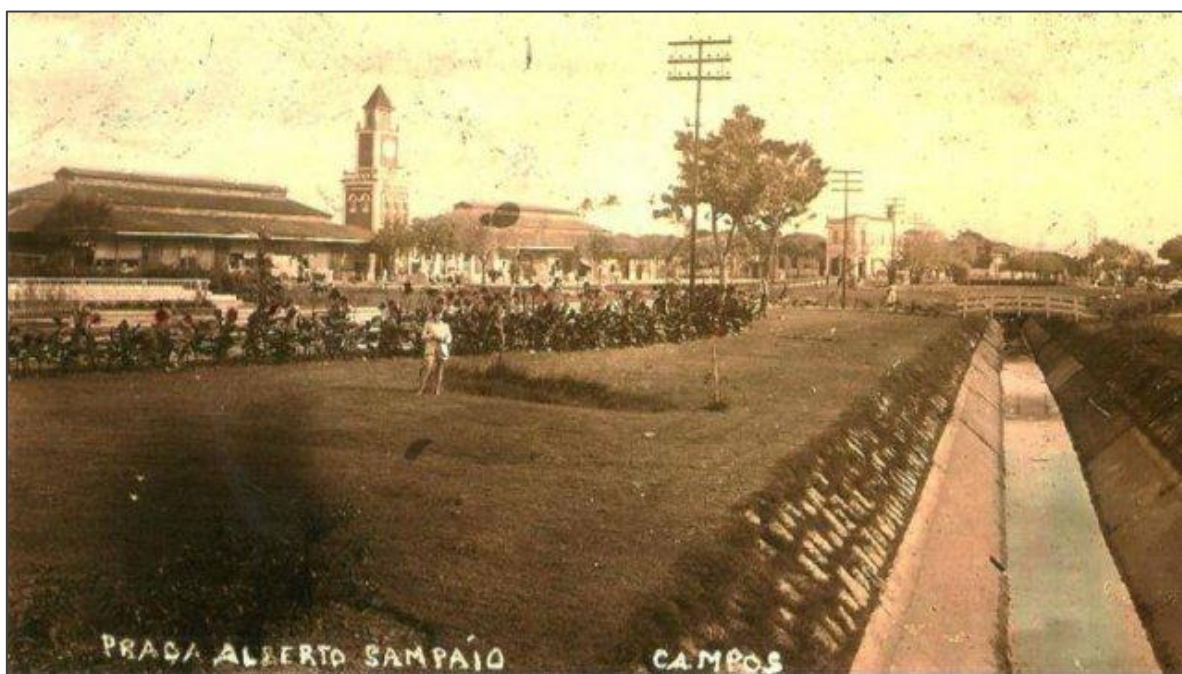


Figura 11: Parque Alberto Sampaio: Detalhe para o canal, no canto direito da imagem, já modificado por estruturas de concreto. Fonte: turismoemrevista.com.

²⁰ O nome do parque homenageia o campista, médico, naturalista, sociólogo, geógrafo e botânico de renome internacional, Alberto Sampaio.

Canal Campos-Macaé coberto em trecho da área urbana campista



Figura 12: Localização do trecho de aproximadamente 600m encoberto na área urbana de Campos. Fonte: Google Earth.

Os anos se seguem e o canal Campos-Macaé segue no esquecimento. No ano 2000, a governadora Benedita da Silva, junto da prefeitura de Campos, cria um projeto para cobertura do canal em parte do trecho urbano campista, bem no centro da cidade, junto ao rio Paraíba do Sul, trecho em que o Campos-Macaé encontra-se em péssimo estado.



Figura 13: Trecho urbano do canal Campos-Macaé, no município de Campos dos Goytacazes. Fonte: Google.com.

A ideia do poder público municipal de cobrir o trecho urbano do canal Campos-Macaé, deflagrou uma disputa de interesses pela ocupação deste espaço, que ia muito além dos grupos que se propunham a preservá-lo. Carnavalescos desejavam a construção de uma passarela do samba, comerciantes fomentavam a construção de estacionamentos para seus clientes, e por fim os moradores ao redor, queriam apenas se livrar do mau cheiro que o “valão” apresentava.

No final do primeiro decênio do século XXI e início do segundo, o canal Campos-Macaé recebe novas intervenções urbanísticas. Segundo dados da Prefeitura municipal de Campos dos Goytacazes, que tem no poder desde a época do projeto a prefeita Rosinha Garotinho, ex-governadora do Estado, o custo da obra ficou em R\$ 18.000.000,00 (dezoito milhões de reais), e tinha como objetivo dragar áreas assoreadas, promover a limpeza retirando detritos sólidos e líquidos, e promovendo a troca e remanejamento da tubulação de esgotamento sanitário para evitar novos derrames de lixo nas águas do canal.

O discurso do poder público se deu em consonância com o imaginário da população, e o apelido pejorativo que o canal recebera, de “valão”, foi institucionalizado pela prefeitura municipal de Campos dos Goytacazes, cujo slogan escolhido para a obra era:

“Nova Beira-Valão, mais qualidade de vida para você”. A empresa de engenharia (Imbé Engenharia Ltda.) adotou a ideia, e em notícia publicada em seu próprio site tem como título “Toda beleza da nova Beira-Valão / O novo cartão postal de Campos dos Goytacazes”, como pode ser observado em anexo.



Figura 14: Visão parcial da placa referente às obras de reurbanização do canal Campos-Macaé.

Fonte: Google.com

O fato é que a obra não cumpriu os prazos previstos, e as mudanças estruturais foram feitas de forma residual, já que o canal continua recebendo resíduos urbanos-industriais. O aspecto de suas águas em nada se transformou, e o mau cheiro exalado de seu leito continua como antes; o que houve foi mais uma obra de embelezamento, apenas o transformando para os novos moldes da cidade.

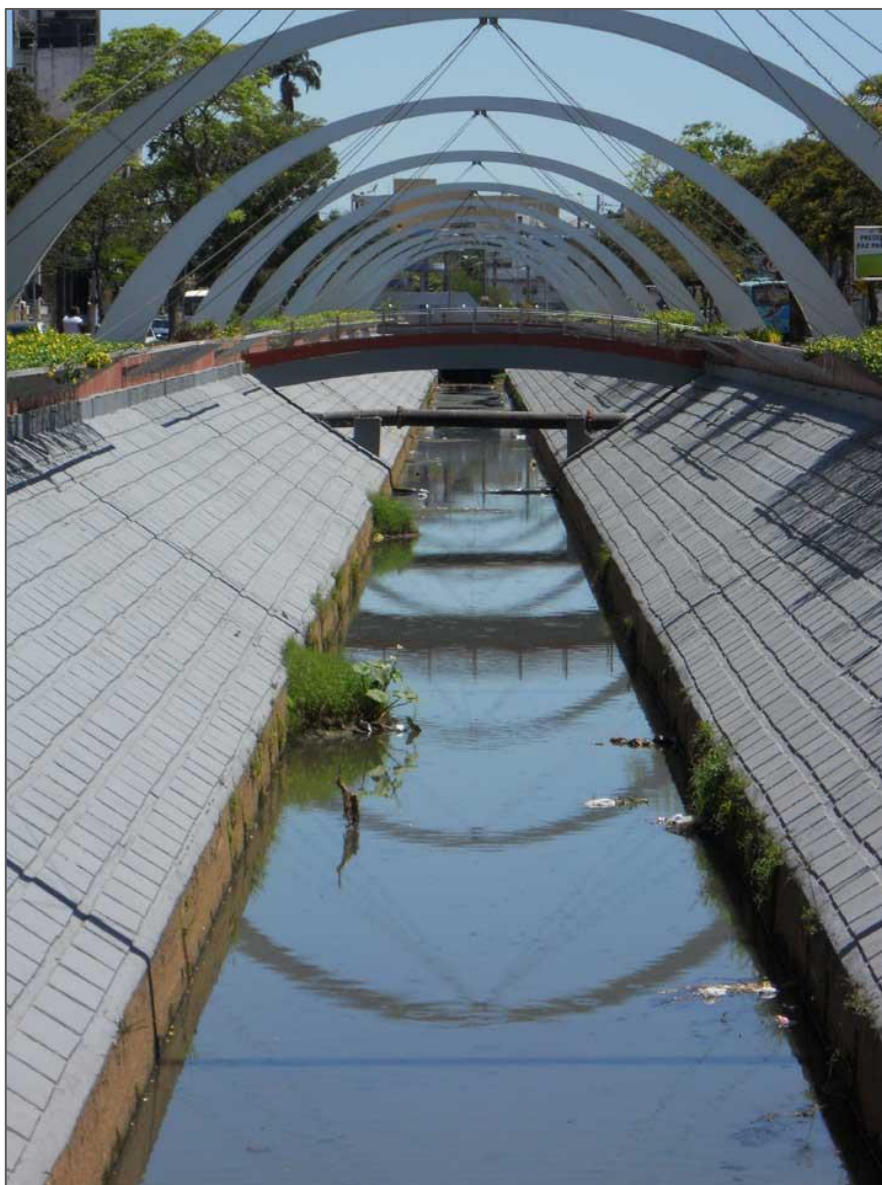


Figura 15: Canal Campos-Macaé, após a reforma realizada pela atual gestão municipal.

Fonte: Elaborada pelo Autor

Mesmo diante das tentativas da prefeitura municipal de Campos dos Goytacazes em transformar o canal em um elemento que se insira à paisagem urbana, o imaginário da população local não se transforma em mesma proporção às intervenções realizadas, e há um discurso comum de que o canal, sobretudo em sua área urbana, necessita de maior cuidado pelo poder público.

Para evidenciar esta realidade, colhemos alguns depoimentos de comerciantes, moradores de domicílios próximos ao canal, transeuntes que caminhavam por suas margens, e turistas que desconheciam a história do canal Campos-Macaé.

A moradora Eliane da Silva, questionada sobre o atual estado do canal opina:

“É um absurdo isso, o mau cheiro, a sujeira...tudo, uma podridão danada; a gente que mora aqui perto ‘tá’ sofrendo. A obra que fizeram aqui não adiantou de nada se o ‘valão’ continua imundo, é uma vergonha pra cidade, certo? Bem no centro da cidade a gente ter esse tipo de coisa”.

Adriano Machado, que é publicitário, diz que faz o trajeto de casa para o trabalho passando pelo canal quase todos os dias, e se sente mal pela maneira em que o canal se encontra. Segundo ele, *“deram uma maquiada, e realmente a princípio parecia ter ficado lindo, mas já não sei se é tão lindo assim...uma podridão danada, ‘fedendo’... mais uma vez é a história se perdendo em Campos.*

O motorista Antônio Carlos se diz indignado com a poluição do canal, e justifica dizendo: *“Isso aqui é uma vergonha pra Campos, porque esse ‘valão’ é histórico...quando inauguraram ele (o canal), faziam transporte de embarcação levando açúcar pra Macaé, que depois devia ser exportado pra fora do Brasil”.*

Ao lado de uma visão minimamente consciente da importância do canal como elemento relevante para a história da cidade, percebemos algumas falas completamente contrárias à existência do canal. A dona de casa Marizete Coelho diz que, *“esse valão tinha que acabar, olha que imundice. É muito feio, muito feio mesmo, ainda mais aqui no centro da cidade...tinham que fazer uma coisa melhor aqui”.*

Indo ao encontro deste depoimento, a aposentada Admar Conceição faz a seguinte colocação: *“Tinha que acabar isso aqui. Tinha que ter uma cobertura, pra fazer os desfiles de carnaval aqui, de 7 de setembro, pra a gente poder aproveitar, porque isso aqui é uma imundice né?”*

Para a professora da rede municipal, Luzia Machado, o canal precisa entrar de vez na memória da cidade de Campos, onde possa haver uma mudança de visão por parte da população. Segundo ela,

“...bem, do jeito que está hoje é impossível porque nós temos na verdade um esgoto a céu aberto. Não adianta essas flores aqui no entorno, dando uma aparência por fora de que está tudo bem, porque nós sabemos que não passa nem perto disso, na verdade as condições são precárias. Na verdade um canal que já foi navegável, e hoje se encontra em total abandono...já virou descaso mesmo do poder público, com as questões do município...ter isso aqui bem no centro da cidade, com as pessoas passando e esse odor forte, é muito ruim”.

Para Eduardo Miranda, comerciante do mercado municipal situado nas adjacências do canal, o mau cheiro atrapalha os seus negócios. Em suas palavras:

“Rapaz, vou te falar uma coisa...eu trabalho aqui no mercado há uns 20 anos, e eu fico vendo esse valão...muito cheiro ruim vem dali, e a gente trabalha com comida, né? Aí fica complicado pra mim, que perco bastante cliente por estar mais próximo do valão...tem gente que prefere comprar lá do outro lado do mercado, pra não ter que sentir esse cheiro aí. Eu acho que ou acaba com isso logo, põe um concreto aí por cima, sei lá...ou dá uma limpada pra ver se diminui o cheiro ruim, porque melhora pra nós. Tem vários colegas aqui que reclamam...principalmente os clientes”.

A turista, estudante de direito Renata dos Santos, moradora de Niterói, quando questionada se sabia o que era o canal Campos-Macaé, logo respondeu que não. Quando informada que era uma obra centenária, e da sua importância para a história da cidade e da região disse o seguinte: *“Sério? O segundo maior canal artificial do mundo? Inacreditável. Achei que fosse só um valão mesmo, porque o mau cheiro incomoda bastante...e fica bem no meio da cidade, né? Que absurdo! Ninguém faz nada pra mudar essa situação?”*

A empresa responsável pelo tratamento e distribuição de água e coleta de esgoto no município, “Águas do Paraíba”, nos recebeu para comentar o assunto, e através de sua assessoria de imprensa informou que as obras de responsabilidade da empresa foram realizadas, e que novas inspeções estão sendo feitas, no sentido de identificar possíveis pontos de lançamento de resíduos, que posteriormente possam passar por intervenções de redirecionamento do esgoto.

O especialista em meio ambiente Magno Queiroz opinou a respeito das obras de revitalização realizadas pela prefeitura de Campos dos Goytacazes:

“Na verdade não houve revitalização. O que houve aqui foi uma maquiagem. Revitalização implicaria na dragagem das águas do canal, e retirar a lama que se concentra no fundo, impedir o despejo de esgoto, e fazer a reconexão dele com o rio Paraíba, pra que ele receba água limpa, e de fato apresente melhoras em seu estado”.

Com base nos depoimentos que aqui foram expostos, fica evidente que o canal Campos-Macaé se tornou um elemento de incômodo para a cidade. Sejam pelos depoimentos de busca pela valorização do canal, ou pelas falas contrárias à sua existência, fica evidente que a população apresenta uma expectativa por alguma mudança no seu estado atual. Todavia, espera-se por uma intervenção que de fato traga mudanças sensíveis, que coloquem o canal Campos-Macaé em outra posição, buscando valorizá-lo como elemento da fisiologia urbana.

Fica aqui uma questão: qual o peso da influência de um discurso oficial dos órgãos gestores do canal Campos-Macaé na percepção da população em relação à sua existência ou manutenção? O que parece ficar claro, é que existe uma espécie de sentimento em relação ao canal, que vez ou outra sugere uma série de antagonismos quando se trata do entendimento do canal e sua inserção na paisagem da cidade, sobretudo em relação aos seus usos, sejam aqueles que estão aplicados, ou aqueles a que desejam a população e o poder público.

Atualmente o canal encontra-se em estado de abandono, com suas águas severamente poluídas em diversos trechos. Também conhecido como “canal do cula”, “grande canal” ou simplesmente “canal”, o Campos-Macaé não tem serventia para a navegação. Orgulho nacional de outrora, hoje está assoreado, e transformou-se em um receptáculo de resíduos sólidos e líquidos, comerciais e residenciais. Dessa maneira o canal sofre com a possibilidade de se descaracterizar completamente por intervenções urbanas como anteriormente citado tendendo ao desaparecimento em determinados pontos.



Figura 16: Despejo de esgoto domiciliar no trecho urbano campista do canal Campos-Macaé. Fonte: Elaborada pelo autor.

A figura 16 corrobora a nossa afirmação. Nota-se que há um despejo de esgotamento sanitário *in natura* no leito do canal. A princípio haveriam ligações oficiais, ou seja, aquelas que estão previstas pelos órgãos responsáveis, que teriam esgotamento de resíduos menos prejudiciais às águas do canal. Todavia há uma infinidade de ligações clandestinas, vindas de diversos pontos da cidade, por uma complexa trama de encanamentos que se entrecruzam até chegar ao canal Campos-Macaé, fugindo completamente ao controle da administração municipal.

Apresenta-se aqui também um paradigma de ordem puramente técnica, pois o canal possui uma abertura junto ao rio Paraíba do Sul, já que é artificial e não possui fonte própria de abastecimento de água, portanto aproveita águas do referido rio, num sistema que usa uma comporta, que deveria ser aberta ou fechada para controlar o fluxo de água recebido pelo leito do canal. Quando o rio Paraíba se encontrasse no período de cheias, abrir-se-ia a comporta e o canal daria vazão à parte da água. Em contrapartida, se as águas do canal estivessem muito baixas, há a possibilidade de levar água até o canal por um sistema ligado à bomba, como se pode observar na imagem a seguir.



Figura 17: Sistema de bombeamento das águas do rio Paraíba do sul para o canal Campos-Macaé. Fonte: Google.com

Contudo, a comporta que permitiria a transferência das águas do rio Paraíba para o canal está emperrada, e a prefeitura municipal de Campos ainda não apresentou uma solução para o problema, fazendo com que o equipamento instalado numa pequena balsa esteja inutilizado, pois não há nenhuma mudança no fluxo das águas do canal, mesmo após a instalação de tal equipamento.

Este fato denota um problema grave na administração do canal Campos-Macaé pelo poder público, pois há dinheiro investido em sua estrutura, mas de maneira equivocada, visto que as melhorias que de fato precisam ser realizadas não se concretizam com o passar dos anos.

Considerando que o canal possui grande extensão, observam-se diversos pontos sem condições de navegação, em contrapartida, ainda existem alguns trechos com larguras que variam de 10 a 20 metros que permitem atividades com pequenas embarcações, a exemplo da cidade de Quissamã que, de acordo com dados da prefeitura municipal mantém o canal navegável desde 1994, permitindo a realização passeios de ecoturismo

pelas águas do canal, em sua zona rural, cortando sítios históricos como a fazenda Machadinha²¹ resgatando um pouco da memória regional a partir da história do canal.



Figura 18: Passeio em pequenas embarcações no trecho do canal Campos-Macaé em Quissamã.

Fonte: Google.com

Levando em conta sua idealização, e as funções inicialmente pensadas, o canal e sua história apresentam uma série de frustrações e fracassos, entretanto, em determinado momento, ainda na sua fase de construção, foi importante para o comércio, e, sobretudo, tirou a cidade de Campos da condição de afastamento em que se encontrou por décadas, em função do acúmulo de águas de chuva. O canal representou a maneira que o Homem encontrou para ultrapassar barreiras naturais, mesmo que com recursos limitados.

Sinteticamente o canal mantém sua importância por continuar sendo um elemento de irrigação em zonas rurais, além de drenar áreas alagadiças e inundadas se ligando à rede

²¹ A Fazenda Machadinha é uma fazenda de cana-de-açúcar do século XIX, situada em Quissamã que pertenceu ao visconde de Ururá. É um ambiente histórico tombado em caráter definitivo pelo INEPAC, composto por uma casa grande, três alas de antigas senzalas, armazéns e a capela de Nossa Senhora do Patrocínio. A casa grande, estábulos e armazéns hoje estão em ruínas; a capela e as senzalas ainda estão preservadas. (PEREIRA, 1982)

de canais proposta por Saturnino de Brito. Em termos socioeconômicos, ainda percorre uma extensa área onde predominam a pecuária e a indústria açucareira.

Em nossos dias, o seu traçado inicial encontra-se parcialmente preservado, quando se integra à paisagem do Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba, área de preservação ambiental reconhecida pela Unesco como reserva da biosfera. A memória regional, cristalizada em forma de obra de engenharia, levou pesquisadores e intelectuais interessados no tema a pedir o seu tombamento enquanto patrimônio histórico ao Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), sendo negado, e posteriormente reconhecido pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) em 2002. Ainda que tombado, não houve força suficiente para que novas intervenções alterassem ainda mais o canal, não fosse isso, provavelmente as obras de cobertura haveriam sido executadas.

O leito do canal não se encontra em condições de navegação em todos os seus trechos, uma vez que existem diversos pontos secos, em função de processos de assoreamento, além dos trechos que estão severamente poluídos, a exemplo da parte urbana de Campos dos Goytacazes. Somado a isso, várias pontes construídas ao longo do tempo não tem altura que permitam a passagem de embarcações, mesmo que de menor porte.

O atual estado de abandono do canal, nada se assemelha à grande expectativa voltada para sua construção, tampouco se parece com a riqueza histórica sedimentada por seus caminhos, nos levando a questionar o porquê do seu esquecimento. Dentro da perspectiva do canal enquanto objeto materializador da história, de diferentes tempos, esta imponente obra se distancia cada vez mais da memória regional.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou problematizar o significado da construção do canal Campos-Macaé no século XIX, sob o ponto de vista da apropriação do espaço, e a consequente (re) produção deste pelos atores hegemônicos sob a égide da produção capitalista em âmbito local e regional, inserindo o objeto de estudo na lógica de produção para o mercado interno brasileiro, e sua conexão com o mercado internacional.

Buscamos compreender o papel do canal Campos-Macaé como elemento da materialização da constituição técnica da configuração territorial de Campos dos Goytacazes, procurando investigar a função do canal dentro do processo de apropriação do território e da produção espacial no contexto de modernização que ocorreu no Brasil desde o século XIX até os presentes dias.

Foi possível observar com o trabalho a evolução do meio geográfico, sobretudo no período que Milton Santos denominou de meio técnico, momento em que ocorre a instalação do objeto em questão, com o propósito de atender a demanda de escoamento da produção regional, principalmente advinda da indústria canavieira, para o abastecimento do mercado interno, mas também num contexto de internacionalização econômica pelo qual a nação estava em busca.

Observou-se que a construção do canal Campos-Macaé se dá em consonância com um discurso estatal de progresso, visando minimizar as dificuldades de conexão com a capital provincial Rio de Janeiro, tendo em vista que havia a necessidade um expressivo crescimento da produção. Dessa maneira nasce o imponente projeto que seria sinônimo de orgulho nacional.

Entretanto a obra apresentara diversas dificuldades de execução, que iam desde arregimentar recursos para sua viabilização, até os problemas de construção no canteiro de obras, em função do tamanho do projeto, que até então era a maior obra de engenharia do país com mais de 100km de extensão.

Neste contexto, surge de maneira acentuada a figura dos barões da cana de açúcar, principais representantes da elite produtiva de Campos dos Goytacazes e região, que contava também com a força dos proprietários de terra destinadas à agropecuária. No

decorrer da história do município de Campos dos Goytacazes salta aos nossos olhos a perspectiva de uma oligarquia escravocrata da monocultura canavieira, que passa a modelar os arranjos políticos locais.

A trajetória da construção do canal Campos-Macaé permite-nos apontar para um projeto político-ideológico de um momento ímpar da nação, alinhado aos ideais de civilização trazidos pelos europeus. A elite agropecuária agregou uma série de atores, sedentos pelo escoamento de suas riquezas, imbricados na ideia de progresso do império, tornou o canal Campos-Macaé numa simbologia temporal. No que se refere à sua construção, o canal conseguiu contribuir para a história da região, sobretudo no desenvolvimento da navegação, “reduzindo” as distâncias entre o interior e a capital.

A implantação do canal Campos-Macaé, não se restringe somente ao ponto de vista do escoamento produtivo e aproximação com a capital provincial. Seu conteúdo técnico nos permite apreciar a constituição da configuração territorial de Campos dos Goytacazes e região, relacionando-o a memórias ligadas à arrumação política local, e o contexto econômico em que se insere.

A construção do canal foi responsável pela modificação dos arranjos espaciais da região Norte Fluminense, e o canal se tornou um objeto artificial, incorporado à paisagem dotado de significados, culturais, políticos e econômicos, definindo a produção do espaço da cidade de Campos e região. A paisagem regional sofre sensíveis alterações com o passar dos anos, em função de uma nova configuração político-econômica, e com o surgimento de novas técnicas a produção clama por novos meios de propagação e circulação, aprofundando ainda mais a transformação da paisagem.

Apesar de sua importância e imponência o canal Campos-Macaé, embora delineador do desenvolvimento territorial de Campos dos Goytacazes num dado momento histórico, em função da demora de sua construção aliado ao surgimento da rede ferroviária em fins do século XIX, é subutilizado, e entra em decadência apenas 3 anos após a sua inauguração em pleno funcionamento. Um novo contexto de ordem técnica sobrepuja sua importância e o canal perde sua função.

No contexto de refuncionalização do objeto de estudo, pôde-se notar que foram vários processos de ressignificação do mesmo, sempre em discursos alinhados com a lógica hegemônica. Se em fins do século XIX e início do XX o canal servira como apêndice de uma extensa rede de canais projetados por Saturnino de Brito, em meados do século passado se transforma novamente em um elemento paisagístico com a criação do Parque Alberto Sampaio, todavia, cada vez mais desvalorizado pela população e poder público, sofre nova intervenção no final do referido século e tem parte de seu trecho encoberto, em nome do desenvolvimento urbano nos moldes de modernização do espaço.

O “valão”, como passa a ser chamado, se torna cada vez mais um objeto indesejado, e na medida em que o tempo passa, aumenta o ideal de suprimi-lo da paisagem urbana. Escavado pela mão-de-obra escrava, fixado no centro da cidade, se torna um incômodo para boa parte da população. Enquanto a residência em que se hospedou D. Pedro II é tratada como relíquia, o canal em que o imperador navegou se torna um estorvo. No segundo decênio do século XXI, se materializa a partir do discurso popular, um discurso oficial do canal como valão, legitimando a repulsa que se criou em torno da obra centenária, e mais uma vez o ensejo de atores hegemônicos incidem sobre o espaço do canal, atendendo um padrão estético mais arrojado para a cidade, descaracterizando a paisagem do canal.

Em Campos dos Goytacazes, não há nenhum esforço por parte do poder municipal em reavivar a memória tem torno da construção do canal, que remonta um momento histórico de desenvolvimento da cidade. Somente diante da possibilidade da cobertura total de seu trecho urbano houve um esforço para mantê-lo na paisagem urbana, sendo então tombado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC).

O canal Campos-Macaé, fio condutor de nossa análise não possui apenas um valor que se restringe à sua história, em que domina na maior parte das vezes o discurso pela sua preservação, todavia também possui valor ambiental. Compreender os fatores que o levaram ao tombamento pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), e sua imponência não somente histórica, mas, sobretudo, econômica nos conduz a pensar sobre nos aspectos que levaram à sua construção e também à sua condução ao estado atual, sob a perspectiva dos seus usos por diferentes grupos que respondem a interesses diversos.

Entender a história do canal perpassa pelo entendimento da sua conexão com uma extensa rede de canais implantada pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), que se encontra em colapso, com ramais completamente abandonados que necessitam manutenção, mas atualmente não contam com nenhum tipo de intervenção. Somado a isso, as águas poluídas do canal, se inserem nesta complexa rede, e tem poluído outros corpos hídricos, afastando a possibilidade do objeto em questão ser entendido como um canal de drenagem, mas apenas como um efluente de esgotamento sanitário.

Exemplo a ser seguido pela cidade de Campos dos Goytacazes está no município de Quissamã que promoveu obras de melhoramento em parte de sua extensão, em que tornou-se possível a navegação por meio de embarcações de pequeno porte, para passeios de ecoturismo. Parece haver a tentativa de eliminar os problemas históricos da cidade de Campos. Tão somente esta for a intenção, há que se eliminar de vez a história da cidade.

O canal cristaliza no espaço a história da cidade, escancarando um momento da história de uma sociedade, remontando a biografia de um povo e sua inteligência, devendo então ser encarado como inspiração, retirando do imaginário da sociedade uma perspectiva de abandono e descaracterização.

Dessa maneira, o canal Campos-Macaé, poderia ser visto como um importante elemento espacial, materializador de sucessivas temporalidades, das diversas lógicas de produção, das renovações técnicas, valorizando-o enquanto objeto fundamental para compreensão da historiografia das cidades por onde passa. Entretanto, sua eminente desvalorização enquanto um patrimônio regional é constante, e agrava-se na medida em que não se realiza algum esforço contrário à lógica atualmente predominante. Não se sabe o que será daqui pra frente, a única certeza é que o momento futuro não será o que já foi ou o que é no presente.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Gilberto Luiz. Azeredo Coutinho / Gilberto Luiz Alves. – Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 2010.

ANDRADE, Wilma. Discurso do Progresso: a Evolução Urbana de Santos 1870-1930. Tese de Doutorado em História Social - Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1989.

APERJ. Créditos concedidos pelas leis No . 333 e 357. Livro de Contas Correntes com os arrematantes do canal de Campos a Macahé. Indenização a Campos Almeida e Companhia (1845-1849).

ARRIGHI, G. *O longo século XX: dinheiro, poder, e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro; São Paulo: Contraponto-UNESP, 1996.

BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO (BNRJ). Diário de Rio de Janeiro, Ano XXIX. 15 de maio de 1850, n.o 8.399, p. 2.

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. Diccionario Bibliographico Brasileiro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1883, 7 v.

CARNEIRO, P. R. F. Dos Pântanos à Escassez: Uso da água e conflito na Baixada dos Goytacazes. São Paulo: Annablume, 2009.

CASADEI, Thalita de Oliveira. D. Pedro II na Planície Goitacá – as viagens do Imperador ao norte da Província do Rio de Janeiro.

CRESPO, Nelson. E Campos dos Goytacazes perde a corrida do Petróleo. In: PIQUET, Rosélia (Org.). Petróleo, Royalties e Região. Rio de Janeiro: Garamond, 2003. pp. 239-256.

CRUZ, J.L.V. *Projetos nacionais, elites locais e regionalismo: desenvolvimento e dinâmica territorial no Norte Fluminense*. 331 f. Tese (Doutorado em Planejamento

Urbano e Regional)-Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

FARIA, T.P. Gênese da Rede urbana no Norte e Noroeste Fluminense. In: CARVALHO, A.M.; TOTTI, M.E.F. (Orgs.) Formação histórica e econômica do Norte Fluminense. Rio de Janeiro: Garamound, 2006.

FERREIRA, Adjalme Dias. Efeitos positivos gerados pelos parques urbanos: o caso do Passeio Público da Cidade do Rio de Janeiro. Niterói. Dissertação de mestrado. Universidade federal Fluminense, 2005.

FEYDIT, Julio. Subsídios para a História dos Campos dos Goytacazes. Atualizado e Ilustrado por Hylze Peixoto Diniz Nogueira. São João da Barra - RJ: Gráfica LZuartson, 2004.

FREIRE, Reginaldo Moniz. Itinerário da viagem de S. M. I. à província do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typografia Austral, 1847.

HARVEY, David. Condição Pós-Moderna. 13 ed. São Paulo: Edições Loyola. 128. 2004.

_____ A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

HOBBSBAWN, Eric J. A Era das Revoluções. Trad. Maria Tereza Teixeira, Editora Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1977.

GAVINHO, Vilson. Viscondessa de Araruama (Coluna Naquele tempo... Instituto Histórico e Geográfico de Macaé; Fundação Macaé de Cultura; Petrobras - E & P - Bacia de Campos). In. O Debate: Diário de Macaé. Macaé/RJ, 28/03/1999, p. 3, Caderno Dois.

IBGE. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS, 2015.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. O Homem e o Brejo. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Conselho Nacional de Geografia, 1945.

LEFEBVRE, H. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.

LÉRY, J. Viagem à terra do Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1961.

MANTOUX, Paul. A revolução industrial no século XVIII. Estudos sobre os primórdios da grande indústria moderna na Inglaterra, tradução de Sonia Rangel, São Paulo, UNESP/. Hucitec, 2002.

MELLO, José Alexandre Teixeira. Campos dos Goytacazes em 1881. Rio de Janeiro: Typographia, Lithographia e encadernação a vapor. Lermmert & C, Rua dos Inválidos, 71, 1886.

MOREIRA, Ruy. O que é geografia. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.(Primeiros Passos, 48).

_____ Pensar e ser em geografia: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico. São Paulo. Contexto, 2010

_____ Geografia e práxis: a presença do espaço na teoria e na prática geográficas. São Paulo. Contexto, 2012a.

_____ A formação espacial brasileira: uma contribuição crítica à geografia do Brasil. Rio de Janeiro: Consequência, 2012b.

MORETTO, Maria Azevedo. A ‘Maceguenta’ Memória Social na Política Cultural da ‘Azamboada’ Campos Dos Goytacazes. Dissertação – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro/ Museu de Astronomia e Ciências Afins/ Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, Rio de Janeiro, 2009.

NOVAES, Adriano. Caminhos antigos do território fluminense. Instituto Cidade Viva, 2008. Disponível em <http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/ap-content/uploads/2008/06/os caminhos...> acesso em 01 de fevereiro 2014.

OSCAR, João. Escravidão e Engenhos. Compos, São João da Barra, Macaé, São Fidélis. Rio de Janeiro: Achiamé, 1985.

PENHA, Ana Lucia Nunes. Nas águas do Canal: política e poder na construção do Canal Campos-Macaé (1835 – 1875). Tese – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

PEREIRA, Rubem Carneiro de Almeida. Velhos Solares de Quissamã. In: Mensário do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 13 (2): 39-56, fev. 1982.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. "Santos: Cidade Privilegiada". Acesso: 05 de Outubro, 2014.

RIBEYROLLES, Charles. Brasil Pitoresco. 2º v. São Paulo/Belo Horizonte, EDUSP/Itatiaia, 1980.

RIO DE JANEIRO. Relatórios provinciais anos de 1850-1855. Disponível em http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro.

RODRIGUES, Helio Suevo. A formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – o resgate da memória. Rio de Janeiro, Open Plus Gráfica e Editora/Memória do trem, 2004.

RODRIGUES, Hervé Salgado. Campos – Na Taba dos Goytacazes. Niterói: Imprensa Oficial, 1988.

SANTOS, M. Por uma Geografia Nova. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

_____ Pensando o espaço do homem. São Paulo: Hucitec, 1982.

_____ Espaço e Método. São Paulo: Nobel, 1985.

_____ Técnica Espaço Tempo: globalização e meio técnico-científico informacional. 2º ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____ A Natureza do Espaço: espaço e tempo, razão e emoção. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999. 384 p.

_____ Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos Teórico e metodológico da geografia. Hucitec .São Paulo 1988.

_____ Por uma outra globalização - do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Editora Record, 2000.

_____ O meio técnico-científico. In: _____. A Urbanização brasileira. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS & Silveira, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. São Paulo, Editora Record, 2001, 474 p.

SILVA, R.S; CARVALHO, A.M. Formação econômica da Região Norte Fluminense. In: PESSANHA, Roberto Moraes; SILVA NETO, R. (Orgs.) Economia e Desenvolvimento no Norte Fluminense. Campos dos Goytacazes, RJ: WTC Editora, 2004.

SILVA, José Carneiro da. Nova edição da Memoria Topographica e Historica sobre os Campos dos Goytacazes – Com uma noticia breve de suas produções e commercio. 3ª. edição. Campos dos Goytacazes: Grafimar Artes Gráficas e Editora, 2010.

_____ Memórias sobre cannaes e estradas e a utilidade que resulta a Civilização, Agricultura e o Commercio da construção destas obras. Campos: Typographia de A. J. P. Maya Parahiba, 1836.

SOFFIATI, Arthur. Os canais de navegação do século XIX no Norte Fluminense: canal Campos-Macaé, Representação ao Ministério Público, 2000. Disponível em: <http://www.geocities.com/http://geocities.com/RainFores/9468/canal.htm>.

_____ Canal Campos-Macaé in Boletim do observatório ambiental Alberto Ribeiro Lamego. Campos dos Goytacazes. Essentia Editora, Vol 1, N.2, 2007.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Os conceitos Fundamentais da pesquisa sócio-espacial. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2013.

TEIXEIRA, Simone; VIEIRA, Silviane de Souza. Um continuum de Histórias: o canal campos-Macaé. Campus Santa Mônica, Uberlândia. Publicado em Junho de 2006. Número Especial- Vol.33-Ano 18-2005. Pag. 171 a 180.

TSCHUDI, J. J. Von. Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo. Comemorativa do IV Centenário da Fundação de São Paulo. Direção de Afonso de E. Taunay. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1953.

VIANA, Sônia Bayão Rodrigues. O Engenho Central de Quissamã (1877). Doutorado FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

WEICHERT, Karlheinz. O Canal Campos-Macaé: obra ciclópica esquecida da engenharia nacional. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, ano 166, n. 428, p. 261-303, jul./set. Rio de Janeiro, 2005.

ANEXOS

ANEXO I: Canal Campos-Macaé na zona rural de Campos dos Goytacazes



ANEXO II: Notícia no site da empresa responsável pela última intervenção no canal.

TODA BELEZA DA NOVA BEIRA VALÃO

10/01/2013

O NOVO CARTÃO POSTAL DE CAMPOS DOS GOYTACIZES



Um espetáculo para os olhos. Foto Leonardo Berenger

RESGATE DA HISTÓRIA: A NOVA BEIRA VALÃO

Popularmente conhecido como Beira Valão, o centenário Canal Campos - Macaé, uma das maiores obras de engenharia do Brasil - Império, é agora o mais bonito cartão de visitas de Campos dos Goytacazes.

Anexo II encontra referência na página 80.

ANEXO III: Obra da mais recente intervenção urbanística no canal.



ANEXO IV: Canal Campos-Macaé com as obras de intervenção finalizadas



ANEXO V: Visão noturna de trecho do canal Campos-Macaé em Campos



ANEXO VI: Trecho encoberto do canal, atual praça Alberto Sampaio.

